MYSORE LEGISLATIVE ASSEMBLY

Saturday, 28th April 1973 Vaishaka 8, 1895 S.E.

The House met in the Assembly Chamber, Vidhana Soudha, at Nine of the Clock.

Madam SPEAKER (Smt. K. S. NAGARATHNAMMA) in the Chair.

BUDGET ESTIMATES FOR 1973-74
DEMANDS FOR GRANTS
Demand Nos. 4 and 26
(DEBATE Contd.)

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್ (ಮಲ್ಲೇಶ್ವರಂ) :—ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷಿಣಿಯವರೇ, ಕಾರ್ಮಿಕ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇಟ್ಟಿರುವುದನ್ನು ನಾನು ವಿರೋಧಿಸಿ ಒಂದೆರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಹೋದ ವರ್ಷ ಈ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಟ್ಟಾಗ ಒಂದೆರಡು ಮಾತಿನಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ಶ್ಲಾಘಿಸಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದೆ. ಆಗ ಅನೇಕ ನ್ಯೂನತೆಗಳು ಇವೆ ಎಂದೂ ಸಹ ನಾನು ಹೇಳಿದ್ದೆ. ಕೈಗಾರಿಕಾ ಸಂಬಂಧದ ಬಗ್ಗೆ ಎಷ್ಟೋ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ, ಆದರೂ ಸಹ ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ನಾನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿ ಹಿಂದೆ ಇದ್ದಂಥ ಧೋರಣೆಗೂ, ಕಳೆದ ವರ್ಷದ ಧೋರಣೆಗೂ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿದೆಯೆಂದು ನಾನು ಹೇಳಿದ್ದೆ. ಕಾರ್ಮಿಕರ ಮತ್ತು ಮಾಲೀಕರ ಮಧ್ಯೆ ಬಂದಂಥ ವಾದವಿವಾದಗಳನ್ನು ಇತ್ಯರ್ಥ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಕೆಳಗಿನ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಇತ್ಯರ್ಥವಾಗದಿದ್ದರೆ ಅಥವಾ ಮಾಲೀಕರಿಗೂ, ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೂ, ನೇರವಾಗಿ ಮಾತುಕತೆಯಾಗಿ ಇತ್ಯರ್ಥವಾಗದೆ ಹೋದರೆ ಜಟಿಲ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಬಂದಾಗ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಕರೆಸಿ ಮಾತನಾಡಿ ಜರ್ಜ್ ಮಾಡುವುದು ಯೋಗ್ಯ ಎನ್ನುವ ಒಳ್ಳೆಯ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ನಾನು ಇಟ್ಟು ಕೊಂಡಿದ್ದೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಹೋದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದೆರಡು ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಈ ರೀತಿ ಮಾಡಿದ್ದರಿಂದ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಒಪ್ಪಂದಗಳು ಆದುವು. ಆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ತಾಳಿದ ಧೋರಣೆ ಸರಿ ಎಂದು ನಾನು ಅವರನ್ನು ಶ್ಲಾಘಿಸಿದ್ದೇನೆ. ತದಾನಂತರ ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅದೇ ಧೋರಣೆ ಮುಂದುವರಿಯುತ್ತಿದೆಯೇ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ಸಂಬಂಧಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆಯೇ, ಅಥವಾ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಕೈಗಾರಿಕಾ ಅಶಾಂತಿಯ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಬಂದಿದೆಯೇ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಅವಲೋಕನ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಕಾರ್ಮಿಕರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದ ಧೋರಣೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿದೆಯೇ, ಹಿಂದೆ ಸರಿದಿದೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಲ್ಲಿ ಕಳೆದ ಒಂದು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ದೂರ ಮುಂದುವರಿಯಬೇಕಾಗಿತ್ತೋ ಅಷ್ಟು ಮುಂದುವರಿಯದೆ ಹಿಂಜರಿದಿದ್ದೇವೆ. ಜನತೆಯ ಆಶೋತ್ತರಗಳನ್ನು

Asterisks indicate that remarks or speeches have not been revised by the member concerned.

ಈಡೇರಿಸುವಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಸರ್ಕಾರಗಳು ಹಿಂದೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಇಲ್ಲಿ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ, ಸ್ವಲ್ಪ ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಾದ ವಿವಾದಗಳನ್ನು ಇತ್ಯರ್ಥಮಾಡುವುದರೊಳಗೆ ಅವರು ಅಸಮರ್ಥತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಅವರು ಎಷ್ಟು ದೂರ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿತ್ತೋ ಅದನ್ನು ಮಾಡಿಲ್ಲ ಎಂದು ಪೂತ್ರ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಕಳೆದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 12–14 ಸೆಟ್ಲ್‌ಮೆಂಟ್‌ಗಳು ಆಗಿವೆ ಎನ್ನುವುದು ನನಗೆ ಗೊತ್ತು. ಹೊಸ ಲೇಬರ್ ಕಮಿಷನರ್ ಬಂಡಮೇಲೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಧೋರಣೆ ತಾಳಿದ್ದಾರೆ ಎಂದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಮನೋಭಾವವನ್ನು ಇಟ್ಟು ಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಅದಕ್ಕೆ ನಾನು ಅವರನ್ನು ಅಭಿನಂದಿಸುತ್ತೇನೆ. ಅದೇ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಮೂಲಭೂತವಾದ ಧೋರಣೆಯಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ಎರಡು ನಿದರ್ಶನಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಮೊದಲನೆಯದು ಮೈಸೂರು ಮೆಷಿನರಿ ಮ್ಯಾನ್ಯುಫ್ಯಾಕ್ಚರಿಂಗ್ ಕೆಲಸಗಾರರ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀರಾಮುಲು ಅವರು ಮಾತನಾಡಿದರು. ನಾನು ಕೂಡ ಇದನ್ನು ಒತ್ತಿ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಸುಮಾರು 15,000 ಜನ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಎರಡು ತಿಂಗಳಿಂದ ಕೆಲಸವಿಲ್ಲದೆ ಅಲೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಏನಾಕಾರಣ ಅಲ್ಲಿನ ಮಾಲೀಕ ಕಾರ್ಮಿಕ ರೆಲ್ಲರನ್ನು ವಜಾ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರಶ್ನೆ ಏನೆಂದರೆ, ಏತಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಹೀಗಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ, ಆ ಮಾಲೀಕ ಸಚಿವರ ಮುಂದೆ ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಆ ಒಪ್ಪಂದವನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತೆಗೆದು ಕೊಂಡು ಬಂದಿಲ್ಲ. ಅವನನ್ನು ಇಲಾಖೆಯವರಿಂದ ಹದ್ದು ಬಸ್ತಿಗೆ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೂ ಅದು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ. ನನಗೆ ತಿಳಿದಮಟ್ಟಿಗೆ ಈ ಮಾಲೀಕ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಮೋಸಮಾಡಿ, ಜನಗಳಿಗೆ ಮೋಸ ಮಾಡುವವನು, ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಮೋಸ ಮಾಡುವವನು ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಎರಡು ಅಂಶಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಇದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಅವನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸೇಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಡಬೇಕಾದುದು 2,77,293 ರೂಪಾಯಿ, 4–1–1971 ರವರೆಗೆ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾದಂಥ ಪ್ರಾವಿಡೆಂಟ್ ಫಂಡ್‌ನ್ನು ನುಂಗಿ ಹಾಕಿರುವ ಹಣ 45,932 ರೂಪಾಯಿಗಳು. ಇ. ಎಸ್. ಐ. ಫಂಡ್ ಕೊಡಬೇ ಇರುವುದು 7,000 ರೂಪಾಯಿಗಳು. ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾದ ಮನೆಬಾಡಿಗೆ ನುಂಗಿ ಹಾಕಿರುವುದು 17,500 ರೂಪಾಯಿ, ಮತ್ತು ಇನ್‌ಕಂ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಯಾವ ನೌಕರರು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೋ ಅದನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಪಾವತಿ ಮಾಡದೆ ಇರುವ ಹಣ 18,600 ರೂಪಾಯಿಗಳು. ಇಷ್ಟನ್ನು ಒಬ್ಬ ಮಾಲೀಕ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದೊಳಗೆ ನಿಮ್ಮ ಕಣ್ಣು ಎದುರಿಗೇ ಮಾಡಿದ್ದಾನೆ ಎನ್ನುವುದು ಗೊತ್ತಿದ್ದರೂ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈತನ ಮೇಲೆ ಏನೂ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾದ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಮಂತ್ರಿಗಳ ಹತ್ತಿರ ಮಾಲೀಕ ಬಂಡು ವಿವಾದವನ್ನು ಇತ್ಯರ್ಥ ಮಾಡಿ ಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ತಯಾರಾಗಿಲ್ಲ. ಇವನ ಕತ್ತುಪಟ್ಟಿ ಹಿಡಿಯುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಅಧಿಕಾರ ವಿಲ್ಲವೇ? ಕೈಗಾರಿಕಾ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಅಧಿಕಾರವಿಲ್ಲವೇ? ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಅಧಿಕಾರವಿಲ್ಲವೇ? ಹಣಕಾಸಿನ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ದುಡ್ಡು ಬರಬೇಕು, ಅವರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರವಿಲ್ಲವೇ? ಈ ಒಂದು ಕೆಲಸ ಮಾತ್ರ ಮಾಡಿದರು. ಕೇಸ್ ಹಾಕಿದರು, ಪೊಲೀಸರು ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋದರು, ಸ್ಟೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಇವರಿಗೆ ಕಾಫಿ ತಿಂಡಿ ಕೊಡಿಸಿದಮೇಲೆ ಮನೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಿ ಬಿಟ್ಟರು. ಹೀಗೆ ಆದರೆ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಸಂಬಂಧ ಹೇಗೆ ಬೆಳೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ? ನಮಗೆ ಅನುಮಾನ ಬರುತ್ತದೆ. ವಾದವಿವಾದಗಳನ್ನು ಇತ್ಯರ್ಥ ಮಾಡುವುದಾದರೂ ಯಾವ ರೀತಿ? ನನಗೆ ತಿಳಿದಮಟ್ಟಿಗೆ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ.

ಜಬರದಸ್ತು ಮಾಡಿ ಅವರು ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದ್ದುದು ಅವರು ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ಚೀಫ್ ಮಿನಿಸ್ಟರ್‌ರವರು ಮಾಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಈ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ ವಿವಾದ ಬಗ್ಗೆ ಎಡ್ವರ್ಡ್ ರೋಡಿ ನಲ್ಲಿರುವ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಆಫೀಸಿನಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆ ನಡೆಯಿತು. ಅಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆ ನಡೆದು ಅಲ್ಲೂ ಕೂಡ

ಇತ್ಯರ್ಥವಾಗಲಿಲ್ಲ. ನನ್ನ ಮೂಲಭೂತ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಏನು ಎಂದರೆ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಪಾರ್ಟಿ, ಕಮ್ಯುನಿಸ್ಟ್ ಪಾರ್ಟಿ ಎಂದು ಮಾಲೀಕನ ಜೊತೆಗೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡುವುದು ಅಲ್ಲ. ತಾವು ಇಲ್ಲಿ ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ಕಛೇರಿಗೆ ಕರೆಸಿ ಸರ್ಕಾರ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಉಪಯೋಗ ಮಾಡಿ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಮಾಡಿದ ಒಪ್ಪಂದವನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರುವ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಇದೆ, ಅದರಲ್ಲಿ ಕರ್ತವ್ಯ ಪಾಲನೆ ಮಾಡಿಲ್ಲ ಎಂದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ರಾಜಾಜಿನಗರ ಕೋ–ಆಪರೇಟಿವ್ ಸೊಸೈಟಿಯ ವಿಷಯ. ಅಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಇದೇ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ವಿವರಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆ ಸೊಸೈಟಿಯ ಸೆಕ್ರೆಟರಿ ಯಾರಪ್ಪ ಎಂದರೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಅಧಿಕಾರಿ. ಸೊಸೈಟಿಯು ಆಕ್ಟ್ ಪ್ರಕಾರ, ಸರ್ಕಾರದ ಕಾನೂನು ವಿರುದ್ಧ ಆ ಅಧಿಕಾರಿ ಸೆಕ್ರೆಟರಿ ಆಗಿದ್ದಾನೆ. ಆ ಅಧಿಕಾರಿಯನ್ನು ತೆಗೆಯುವ ಛಾತಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಇಲ್ಲ. ಈ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಪ್ರಶ್ನೆ ಇತ್ಯರ್ಥ ಮಾಡಬೇಕು, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಹೇಗೆ ಬೆಳೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ? ಇನ್ನು ಮೂರನೆಯ ನಿದರ್ಶನವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದರೆ ವಾಟರ್ ಸಪ್ಲೈ ಬೋರ್ಡ್ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ಸಂಬಂಧ, charity begins at home ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದ ಇಲಾಖೆ ಯಾವ ರೀತಿ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ? ಸರ್ಕಾರದ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಮತ್ತು ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ಇಲಾಖೆಯ ಸಂಬಂಧ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿದೆ. ಈಗ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಒಬ್ಬ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಮಾತು ಇನ್ನೊಬ್ಬರು ಕೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿ ಎರಡು ಇಲಾಖೆಗಳು ಇವೆ. ಒಬ್ಬರು ಮಾನ್ಯ ಬಸವಲಿಂಗಪ್ಪನವರು ಮುನಿಸಿಪಲ್ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಟಿವ್ ಮಿನಿಸ್ಟರು, ಇನ್ನೊಬ್ಬರು ಮಾನ್ಯ ಚನ್ನಬಸಪ್ಪನವರು. ಇವರಿಬ್ಬರೂ ಆಫೀಜ್ ಸೇಠ್‌ರವರ ಮಾತು ಕೇಳುವುದಿಲ್ಲ, ಕೇಳುವುದಕ್ಕೆ ತಯಾರು ಆಗಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರು ವಾಟರ್ ಸಪ್ಲೈ ಸುಯೆಜ್ ಬೋರ್ಡ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್–ಇನ್–ಚೀಫ್, ಸ್ಕೇರ್ಸಿಟಿ ಕೋ–ಆರ್ಡಿನೇಟರ್ ಮುಗ್ದಂ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅವರ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಸಂಬಂಧಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅಪ್ರೋಚ್. ಏನು ಇದೆ ಎಂದರೆ ಮ್ಯಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟ್ ಮತ್ತು ಜೇರ್ಮನ್ ಅವರ ಅಪ್ರೋಚ್, ಅಲ್ಲಿ ಇರುವ ನೌಕರರೆ ತೀರಾ ವಿರುದ್ಧ. ಅದನ್ನು ಪದೇ ಪದೇ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಇದುವರೆಗೂ ಏನೂ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಇದು ಎಲ್ಲಿಯತನಕ ಹೋಗಿದೆ ಎಂದರೆ, ಈ ನೌಕರರು ಸಂಘ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಹಕ್ಕು ಇಲ್ಲ. ಇದು ಕೈಗಾರಿಕೆ ಅಲ್ಲ ಎಂದು ವಾದಿಸಿ, ಕೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಮುಖಕ್ಕೆ ಮಸಿ ಬಳಿಸಿಕೊಂಡರು. ಆದರೂ ಸಹ ಆ ವಾದ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಫೈನ್ ಹಾಕಿರುವ ಕೆಲಸಗಾರರ ಮೇಲೆ ಫೈನ್ ಹಾಕಿರುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ ಎಂದು ಲೇಬರ್ ಕೋರ್ಟ್ ಹೇಳಿತು. ಸರ್ಕಾರದ ಇಲಾಖೆಯವರು ಹೈಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ. 20 ಜನಕ್ಕೆ 5 ರೂಪಾಯಿ ಫೈನ್ ವಾಪಸ್ಸು ಕೊಡಬೇಕು. ಅಲ್ಲಿಗೆ 150 ರೂಪಾಯಿ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹೈಕೋರ್ಟಿನ ಮೇಲೆ ರಿಟ್ ಅಪ್ಲಿಕೇಷನ್ ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ. ಮಂತ್ರಿಗಳು ಶಾಮೀಲು ಆಗಿದ್ದಾರೆ. ಬಸವಲಿಂಗಪ್ಪನವರು ಶಾಮೀಲು ಆಗಿದ್ದಾರೆ. ಸಾವಿರಾರು ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಕೋರ್ಟಿನ ತೀರ್ಮಾನ ಜಾರಿಗೆ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗದೇ ಹೋದರೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಪಾಠ ಹೇಳಿಕೊಡುವ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಸರ್ಕಾರದ್ದು ಅಲ್ಲವೇ? ಅಧಿಕಾರಿ ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳದೇ ಹೋದರೆ ಅವರಿಗೆ ಪಾಠ ಹೇಳುವ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಸರ್ಕಾರದ್ದು ಅಲ್ಲವೇ? ಬೆಂಗಳೂರು ವಾಟರ್ ಸಪ್ಲೈ ಸುಯೆಜ್ ಬೋರ್ಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೂ, ಮಾಲೀಕರಿಗೂ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಒಕ್ಕನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ನೋಟೀಸು ಕೊಟ್ಟು 6 ತಿಂಗಳುಗಳು ಆದರೂ ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸದವರೆಗೂ ಜಾರಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಂದಿಲ್ಲ. ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಲೇಬರ್ ಕಮಿಷನರ್‌ರವರು ನೋಟೀಸು ಕೊಟ್ಟರು, ಆದರೆ ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ ಎಂದು ಮುಗ್ದಂರವರು ನಮಗೆ ಅಪ್ಲೈ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ, ಅದನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಲೇಬರ್ ಕಮಿಷನರ್‌ರವರು ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಏನು ಉತ್ತರ ಕೊಟ್ಟರೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಯೂನಿಯನ್ ಅವರು ಒಂದು ಲೆಟರ್ ಬರೆದರು. ನೀವು ಪ್ರಾಸಿಕ್ಯೂಟ್ ಮಾಡದೇ ಹೋದರೆ ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರ ನಾವು ಪ್ರಾಸಿಕ್ಯೂಟ್ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆಂದು ಸೆಕ್ರೆಟರಿ

ನಾರಾಯಣರವರನ್ನು ಪ್ರಾಸಿಕ್ಯೂಟ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ನಮಗೆ ಅಧಿಕಾರ ಕೊಡಿ ಎಂದು ಯೂನಿಯನ್ ಅವರು ಮುಗ್ದಂರವರಿಗೆ ಒರೆದರೆ ನನಗೆ ತಮ್ಮಿಂದ ಲೆಟರ್ ಬಂದಿದೆ, ಏನು ಎಂದರೆ, It has been sent to concerned authorities ಎಂದು who is the concerned authority that has been sent to? ಅಲ್ಲಿಂದ ಮತ್ತೆ ಅದು ಲೇಬರ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಸೆಕ್ರೆಟರಿಗೆ ಹೋಗಿ ಪುನಃ ಅವರಿಂದ it has gone to the Chairman of the Water Supply Board. Chairman of the Water Supply Boardಗೆ ಹೋದರೆ is he the concerned authority? ಅವರು ಉತ್ತರ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಅಧಿಕಾರ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು. ಏನಪ್ಪಾ ನಿನ್ನನ್ನು ಪ್ರಾಸಿಕ್ಯೂಟ್ ಮಾಡಬೇಕು, ಕಾನೂನಿಗೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ ನಡೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೀಯಾ ಎಂದು ಯಾರ ಮೇಲೆ ಆಪಾದನೆ ಇದೆಯೋ ಅವರನ್ನೇ ಕೇಳುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗೆ ಸರ್ಕಾರ ಬಂದಿದೆ ಎಂದರೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ರಿಲೇಷನ್ಸ್ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆಯೇ ? ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಇದು ಕ್ವಾಸಿ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಇನ್ಸ್‌ಟಿಟ್ಯೂಷನ್. ಇದೇ ರೀತಿ ಪಿ. ಡಬ್ಲ್ಯು. ಡಿ. ವರ್ಕ್ ಚಾರ್ಜ್‌ಡ್ ಎಸ್ಟಾಬ್ಲಿಷ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಇರುವವರನ್ನು ಪರ್ಮನೆಂಟ್ ನೌಕರರಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಬೇಕು. ಅವರು ಹತ್ತಾರು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಅವರನ್ನು ಕಿತ್ತು ಹಾಕಿದರೆ ಅವರ ಮನೆ ಮಠ ಏನು ಆಗಬೇಕು ? ಅವರ ಸಂಸಾರಗಳು ಏನು ಆಗಬೇಕು ? ಅವರಿಗೆ ಪರ್ಮನೆಂಟ್ ಕಂಡಿಷನ್ ಆಫ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಇರಬೇಕೆಂದು, ವರ್ಕ್ ಚಾರ್ಜ್ ಎಸ್ಟಾಬ್ಲಿಷ್‌ಮೆಂಟ್ ಸಂಘದವರು ಪದೇ ಪದೇ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಸರ್ಕಾರದ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಏನು ಎಂದರೆ it is not an industry ಎಂದು, ಆದುದರಿಂದ ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಿವಾದ ಶಾಸ್ತ್ರೀಯವಾಗಿ ಅವರಿಗೆ ಅನ್ವಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಾವು ಏನೂ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದರೆ ಸುಪ್ರೀಂ ಕೋರ್ಟಿನ ತೀರ್ಮಾನ, ಹೈಕೋರ್ಟಿನ ತೀರ್ಮಾನ ಯಾತಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರ ಒಪ್ಪುವುದಿಲ್ಲ ? ಚೀಫ್ ಮಿನಿಸ್ಟರ್‌ರವರು ಅವರಿಗೆ ಪಾಠ ಹೇಳಿಕೊಟ್ಟು ಸರಿಮಾಡಬೇಕು, ಇಲ್ಲದೇ ಹೋದರೆ ಹಾಸ್ಯಾಸ್ಪದವಾಗುತ್ತದೆ. ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಫ್ರೀಚ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಮೈಸೂರು ಮೆಷಿನರಿ, ಮತ್ತು ಬೇರೆ ಖಾಸಗೀ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ನಿಮಗೆ ಏನು ಅಧಿಕಾರವಿದೆ ? ಕೈಗಾರಿಕಾ ಸಂಬಂಧ ಯಾವ ರೀತಿ ಉತ್ತಮ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿದೆ ? ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ಹಣವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಯಾತಕ್ಕೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ ? ಎಲ್ಲಾ ಸರಿಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾವು ಕಟ್ಟುವಾದ ಟೀಕೆ ಮಾಡುವುದು. ಖಾಸಗಿ ಮಾಲೀಕರ ಜೊತೆಗೆ ಮಾತುಕತೆ ನಡೆಸಬೇಕು ಎಂದರೆ ದಾವಣಗೆರೆಯಲ್ಲಿ ಚಂದ್ರೋದಯ ಮಿಲ್ ಮಾಲೀಕರನ್ನು ಒಂದು ಸಾರಿ ಕರೆಸಿದರು. ಅಲ್ಲಿ ಇದುವರೆಗೂ ಮಾತುಕತೆ ನಡೆದಿಲ್ಲ, ದಾವಣಗೆರೆ ಎಂದರೆ ಗಾಬರಿ. ಏನೋ ನಡೆದು ಹೋಗುತ್ತದೆ, ಏನೋ ಅನ್ಯಾಯ ನಡೆಯುತ್ತದೆ, ಅಲ್ಲಿಯ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಗೂಂಡಾಗಳು ಎನ್ನುವ ಭಾವನೆ ಬಂದಿದೆ. ಅವರಿಗೆ ಅದು ಸರಿಯಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಸರ್ಕಾರ ತನ್ನ ಕರ್ತವ್ಯ ಪರಿಪಾಲನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಸರ್ಕಾರ, ಕಾರ್ಮಿಕರೂ, ಮಾಲೀಕರೂ ಕೂತುಕೊಂಡು ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಬೇಕು, ಕೂತುಕೊಂಡರೆ ಅನೇಕ ವಿಷಯ ಇತ್ಯರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ನನಗೆ ತಿಳಿದು ಬಂದಿರುವುದು ಏನೆಂದರೆ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಕಮಿಟಿಯವರು ಅಥವಾ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು, ಇದು ಚೀಫ್ ಮಿನಿಸ್ಟರ್‌ರವರಿಗೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ, ಅವರು ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಬ್ಯಾನ್ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಚೇಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಮಾಲೀಕರನ್ನು ಕರೆಸಬೇಡಿ ಎಂದು. ಶ್ರೀರಾಮುಲುರವರು ಈ ವಿಚಾರ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಹೇಳಿದರು. ಮಾಲೀಕರನ್ನು ಕರೆಸುವುದು ನ್ಯಾಯವಾದದ್ದು. ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಆದಾಗ ಮಾತ್ರ ನೀವು ಸೈನ್ ಮಾಡಬೇಡಿ, ಲೇಬರ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿನ ಅಧಿಕಾರಿ ಸೈನ್ ಮಾಡಲಿ ಎಂದು ಕಾನೂನಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾದ ಅಂಶ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಅಜೀಜ್ ಸೇಟ್ :—ನಾನು ಯಾವುದೂ ಸೈನ್ ಮಾಡಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್ :—ಕರೆಸಲಿಕ್ಕೆ ಕೂಡದು ಎಂದು what right have the Congress Committee or Congress President to decide that way I cannot understand. ಸರ್ಕಾರ ಕರೆಸಿ ಮಾತನಾಡಬೇಕು, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಸಂಬಂಧ ಹೇಗೆ ಬೆಳೆಯುತ್ತದೆ ? ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೂ, ಮಾಲೀಕರಿಗೂ ವಿವಾದ ಹೇಗೆ ಇತ್ಯರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ ? ಎಲ್ಲರನ್ನೂ ಕರೆಸಬೇಕು. ಲಾಕ್‌ಔಟ್‌ನಿಂದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಕೆಟ್ಟುಹೋಗಿದೆ, ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು. ಅದರಲ್ಲಿರುವುದು ನಿಜವೋ, ಸುಳ್ಳೋ ಹೇಳಬೇಕು.

ಅದಕ್ಕೆ ನಾನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನನಗೆ ವರ್ತಮಾನ ಬಂದಿದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ನಾನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಆರ್. ಟಿ. ಒ. ಅವರ ಹಸ್ತಕ್ಷೇಪ ಈ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಏನು ಸಂಬಂಧ ಇದೆಯೋ ಏನೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಆಡಳಿತ ವರ್ಗದ ಧೋರಣೆಯಿಂದ ನೀವು ಹಿಂಜರಿಯುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಎಂದು ಇಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಎರಡನೆಯದು ಈಗ ಎಷ್ಟು ಸ್ಟ್ರೈಕ್ ಆಗಿವೆ ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ಅಂಕಿಅಂಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಇದರಲ್ಲಿ ಬಿ. ಇ. ಎಲ್. ಮತ್ತು ಹೆಚ್. ಎಂ. ಟಿ. ಹೆಸರನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಅಲ್ಲಿ ಏತಕ್ಕೆ ಸ್ಟ್ರೈಕ್ ಆಯಿತು ? ಯಾವ ಕಾರಣಕ್ಕಾಯಿತು ? ಕಾರ್ಮಿಕ ಮುಖಂಡರು ರಾಜಕೀಯ ಮಧ್ಯೆ ಪ್ರವೇಶಿಸಿದ್ದರಿಂದ ಸ್ಟ್ರೈಕ್ ಆಯಿತು ಎಂದು ಕೆಲವರು ಹೇಳಿದರು, ಅದನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪುವುದಿಲ್ಲ. ಈವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಏನಾದರೂ ಆ ಯೂನಿಯನ್ ಕಬಳಿಸಬೇಕು ಎನ್ನುವ ದೃಷ್ಟಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದರೆ ಅದು ಸರಿಯಲ್ಲ ಅಥವಾ ಅಲ್ಲಿ ಯಾರೋ ಕೆಲವರು ವಿದ್ವಂಸಕಾರರು ಸೇರಿಕೊಂಡು ಈ ರೀತಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದರೆ, ಅದೂ ಸಹ ಸರಿಯಾದ ಕಾರಣವಲ್ಲ. ಅದಷ್ಟು ಪಂಟ್ಸಿಗೆ ಸ್ಟ್ರೈಕ್ ಮಾಡುವುದನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಮುಷ್ಕರಗಳಿಗೆ ಕಾರಣ ಮ್ಯಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟ್ ಧೋರಣೆ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರದ ಧೋರಣೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಯಾವ ಒಂದು ಕೈಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ನೋಡಿದರೂ ಕೂಡ ಸ್ಟ್ರೈಕ್ ಆಗುತ್ತಾ ಇದೆ, ಲಾಕ್‌ಔಟ್ ಆಗುತ್ತದೆ, ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಏನು ? ಹೆಚ್. ಎಂ. ಟಿ. ಏನಿದೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ it is a other machine which manufactures other machines ; jewel among public sectors ಅಂತ ನೆಹರೂ ಹೇಳಿದ್ದರು. ಸ್ಟ್ರೈಕ್ ಮತ್ತು ಲಾಕ್‌ಔಟ್ ಆದದ್ದು ಯೂನಿಯನ್ ರೆಕಗ್ನಿಷನ್ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ. ಹೆಚ್. ಎಂ. ಟಿ.ಯಲ್ಲಿ ಯಾವ ನೌಕರ ಸಂಘಕ್ಕೆ ಮಾನ್ಯತೆ ನೀಡಬೇಕು ಎನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸಿದ್ದಪ್ಪನವರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ರಹಸ್ಯ ಮತದಾನವನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಮಾಡಲಿಲ್ಲ ? ಮಾನ್ಯ ಪುಟ್ಟಸ್ವಾಮಿಯವರು ಹಿಂದೆ ಕಾರ್ಮಿಕ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದಾಗ Code of discipline is a scrap of paper ; it has no value at all and it should be thrown into the dust bin ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಕೋಡ್ ಆಫ್ ಡಿಸಿಪ್ಲಿನ್ ಬಗ್ಗೆ ಅನೇಕ ಸಾರಿ ಹೇಳಿದರೂ ಅದರಿಂದ ಏನೂ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ನೀವು ಬಂದಾಗಲೂ ಸಹ ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ರಿಲೇಷನ್ ಕಮಿಟಿ ಬಗ್ಗೆ ರಾಜಕೀಯ ದೃಷ್ಟಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಸೆಟ್ಲ್ ಮಾಡಲಿಲ್ಲ. ನಾವು ಹೇಳುತ್ತೇವೆ, ಮ್ಯಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟ್‌ನವರೂ ಸಹ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ, ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ರಘುನಾಥ ರೆಡ್ಡಿಯವರೂ ಸಹ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ; ಈ ಬಗ್ಗೆ ಏತಕ್ಕೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಿಲ್ಲ ಎಂದು ಮತ್ತು ಇದಕ್ಕೆ ಯಾರು ಯಾರು ಜವಾಬ್ದಾರರು ಇದ್ದಾರೋ ಅಂಥಾವರ ಮೇಲೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದೇ ಹೋದರೆ ಯು ಆರ್ ರೆಸ್ಪಾನ್ಸಿಬ್‌ಲ್ ಫಾರ್ ಇಟ್ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಮಾಡದೇ ಹೋದರೆ ನಿಮ್ಮ ಮೇಲೆ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಹೊರಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಒಂದು ಕಡೆ ಹೆಚ್. ಎಂ. ಟಿ. ಯೂನಿಯನ್‌ಗೆ ಮಾನ್ಯತೆ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆ ಬಿ.ಇ.ಎಲ್.ನಲ್ಲಿರುವ ಯೂನಿಯನ್ನಿಗೂ ಮಾನ್ಯತೆ

ಕೊಡದೆ ಅವರೊಂದಿಗೆ ಮಾತುಕತೆ ನಡೆಸಿದ್ದೀರಿ. ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಬಿ. ಇ. ಎಲ್. ಬಗ್ಗೆ ಕೋಡ್ ಆಫ್ ಡಿಸಿಪ್ಲಿನ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಏಕೆ ಮಾತನಾಡುತ್ತೀರಿ ? ಈಗ ಬಿ.ಇ.ಎಲ್. ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ. ಅದು ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ರಿಲೇಷನ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿಲ್ಲವೆ ? ಹೆಚ್.ಎಂ.ಟಿ., ಯೂನಿಯನ್ ರೆಕಗ್ನಿಷನ್ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯತೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಮತ್ತೆ 15 ದಿವಸದೊಳಗೆ ಯಾರೋ ಕಾಗದ ಬರೆದಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಕೊಡಲಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಅವರಿಗೇಕೆ ತಿಳಿಸಿಲ್ಲ ? ನನಗೆ ಅನಿಸುತ್ತದೆ, It is a first rate political conspiracy. ಅಲ್ಲಿ ಸಂಘಕ್ಕೆ ಮಾನ್ಯತೆ ಏತಕ್ಕೆ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ನೀವು ಹೇಳಿದ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳು ಆಧಾರವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಜಟಿಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಕೈಗಾರಿಕೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಯಾರು ಹೊಣೆಗಾರರಾಗಿದ್ದಾರೋ ಅಂದರೆ ಐ.ಎನ್.ಟಿ.ಯು.ಸಿ.ಯವರು ಮಾಡಿರತಕ್ಕಂಥ ತೀರ್ಮಾನವನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಒಳಕ್ಕೆ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ ? You should have simply passed it on to the Management and the Union, but you have not done it. ಆ ಯೂನಿಯನ್ ರೆಕಗ್ನಿಷನ್ ಕೊಡದೇ ಇರುವುದರಿಂದ ಈ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿದೆ.

ಇನ್ನು ವಾಟರ್‌ಸಪ್ಲೈ ಬೋರ್ಡ್ ಯೂನಿಯನ್‌ಗೆ ರೆಕಗ್ನಿಷನ್ ಕೇಳಿದಾಗ ಅದಕ್ಕೆ ತಮ್ಮ ರಿಪ್ಲೈ ಬಂದಿರುವುದು 'The matter will be looked into. The matter has been sent to the concerned authorities' ಈ ಪದಗಳನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಾ ಇರುತ್ತೀರಿ. Mr. Mugdam is not prepared to act according to what you say. ನಿಮ್ಮನ್ನೇ ರಾಜೀನಾಮೆ ಕೊಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಈ ರೀತಿ ಇರುವಾಗ ಕೋಡ್ ಆಫ್ ಡಿಸಿಪ್ಲಿನ್ ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. ಇದರ ರೆಕಗ್ನಿಷನ್ ಬಗ್ಗೆ ಸರಿಯಾದ ಧೋರಣೆ ತಾಳಿ. ಬಿ.ಇ.ಎಲ್., ಬಿ.ಇ.ಎಂ.ಎಲ್., ಹೆಚ್. ಎಂ. ಟಿ. ಈ ಯೂನಿಯನ್‌ಗೆ ರೆಕಗ್ನಿಷನ್ ಕೊಟ್ಟರೆ ಆಗ ಎಲ್ಲವೂ ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತದೆ. Don't be guided by pressures or pulls of this party or that party.

ಇನ್ನು ಇಂಪ್ಲಿಮೆಂಟೇಷನ್ ಆಫ್ ಅವಾರ್ಡ್ಸ್ ಅಂಡ್ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ಸ್ ವಿಷಯ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸಿದ್ದಪ್ಪನವರು ಹೇಳಿದರು ಮತ್ತು ಮಾನ್ಯ ಕೆ. ಶ್ರೀರಾಮುಲು ಅವರು ಹೇಳಿದರು. ನಿಮ್ಮ ಪ್ರಕಾರ 166 cases are there out of which 162 remain unimplemented. ಇದರಲ್ಲಿ 4 ಮಾತ್ರ ಇಂಪ್ಲಿಮೆಂಟ್ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. Further proof is not necessary for the inefficiency of the department. ಅದು ಹೇಗೆ ಆಯಿತು ಎನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ತಾವು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ಲನೇಷನ್ ಕೊಡಬೇಕು.

ಇನ್ನು 2-3 ಅಂಶಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತೇನೆ. ನಿಮ್ಮ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿನ ಇನ್‌ಎಫಿಷಿಯೆನ್ಸಿ ಬಗ್ಗೆ ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್ ಏನು ಇದ್ದಾರೋ ಅವರಿಗೆ The Assistant Commissioner is also authorised to act under the Factories Act ಈ ರೀತಿ ಎಂಪವರ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಒಂದು ವರದಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರನ್ನು ಕಳುಹಿಸದೇ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಅವರು ತಮ್ಮ ಸಂದ್ರ ಸಿಮೆಂಟ್ ಮತ್ತು ಬೀರ್ಲಾರವರಿಗೆ ಸೇರಿದ ಹರಿಹರದ ಪಾಲಿಫೈಬರ್ಸ್ ಅದರ ಇನ್‌ಸ್ಯಾನಿಟರಿ ಕಂಡಿಷನ್ ಬಗ್ಗೆ ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಡೆಪ್ಯೂಟಿ ಕಮಿಷನರ್ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಿ ಒಂದು ವರದಿ ಕಳುಹಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅದಲ್ಲದೆ ತಜ್ಞರೂ ಕೂಡ ಒಂದು ರಿಪೋರ್ಟ್‌ನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಏನೂ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಇದು ಮಾನ್ಯ ಸಿದ್ದವೀರಪ್ಪನವರ ಖಾತೆಗೆ ಸೇರಿರುವುದರಿಂದ ಅವರು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿತ್ತು.

Sri H. SIDDAVEERAPPA (Minister for Health).—Either it must be the Municipal Administration or Industries or Health or all the three put together. In any case it has not been found that is exactly in my portfolio.

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್ :—ಇದರಿಂದಲೇ ನಿಮ್ಮ ನಿಮ್ಮ ಜಗಳವನ್ನು ಹೇಗೆ ತೋರಿಸುತ್ತೀರಿ ಎನ್ನುವುದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ.

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—I am sorry it is not "ಜಗಳ" though these things come under different portfolios, all the same, we are working to see that man is brought to some senses.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್ :—ನಿಮ್ಮ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿಗೆ ಯಾವುದು ಸೇರುತ್ತದೆ, ಆವರ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿಗೆ ಯಾವುದು ಸೇರುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದು ಇದುವರೆಗೂ ಇತ್ಯರ್ಥವಾಗಿಲ್ಲ ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಆರೋಗ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳೇ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಲೇಬರ್ ಕಮಿಷನರ್, ಡೆಪ್ಯೂಟಿ ಲೇಬರ್ ಕಮಿಷನರ್ ಮುಂತಾದವರು ಏನೇನು ರಿಪೋರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕಳುಹಿಸುತ್ತಾರೆ, ಅವುಗಳನ್ನು ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರುಗಳು ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡುವ ಹಾಗೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಅವರು ಯಾವುದನ್ನೂ ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ.

ಅದೇ ರೀತಿ ಬಿ.ಇ.ಎಲ್. ನಲ್ಲಿ, ರಜಾ ದಿನ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಟರಿ ಹಾಲಿಡೇಸ್ ಅನೇಕ ದಿವಸಗಳಿಂದ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಲೇಟಾಗಿ ಬರುವವರಿಗೆ ಪೇಮೆಂಟ್ ಆಫ್ ವೇಜಸ್ ಆಕ್ಟ್ ಪ್ರಕಾರ ಕೂಲಿ ಕಡಮೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಎಚ್.ಎಂ. ಟಿ.ಯಲ್ಲಿ ವರ್ಕ್ಸ್ ಕಮಿಟಿ ಇಲ್ಲ, ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ಡಿಸ್‌ಪ್ಯೂಟ್ಸ್ ಆಕ್ಟ್‌ಗೆ ವಿರೋಧವಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಕಬ್ಬನ್‌ಪೇಟೆಯಲ್ಲಿ ಸಿಲ್ಕ್ ಫಿಲೇಚರ್ಸ್, ಇವೆ. ಅಲ್ಲಿ ಗೂಡುಗಳಲ್ಲಿ ಮಕ್ಕಳನ್ನು ಸೇರಿಸಿಕೊಂಡು ಕೆಲಸ ಮಾಡಿಸುತ್ತಾರೆ, ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿ ಕಾನೂನು ಯಾರೂ ಗಮನಕ್ಕೇ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರುಗಳು ಹೋಗಿ, ಎಲ್ಲರೂ ಆದೇ ರೀತಿ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ, ಕೆಲವರು ದುಡ್ಡು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಏನೂ ನೋಡದೆ ಬಂದು ಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಅಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವವರಿಗೆ ಮಾಲೀಕರಿಂದ ಬಹಳ ತೊಂದರೆ ಯಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್ ಮತ್ತು ಲೇಬರ್ ಕೋರ್ಟ್ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬೇಕು ಎಂದರೆ ಕೇಸುಗಳು ಇತ್ಯರ್ಥವಾಗುವುದರಲ್ಲಿ ಬಹಳ ನಿಧಾನವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅವುಗಳಿಗೆ ಕಾಲಮಿತಿಯೇ ಇಲ್ಲ, ಇಷ್ಟ ಬಂದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಡಿಸೆಂಬರ್ 1972 ರಲ್ಲಿ 267 ಕೇಸುಗಳು ಬಾಕಿ ಇತ್ತು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಹೋದ ವರ್ಷ ಇದ್ದುದಕ್ಕಿಂತ ಇನ್ನೂ 14 ಕೇಸುಗಳು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿ ಉಳಿದಿವೆ. ಅಲ್ಲಿಗೆ ರೆಫರ್ ಮಾಡುವ ಕೇಸುಗಳು ಇತ್ಯರ್ಥವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ರೆಫರೆನ್ಸ್ ಮಾಡುವುದೂ ಕೂಡ ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಬಂದರೆ ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್‌ಗೆ ರೆಫರ್ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಮಂಗಳೂರು ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿ ಕೆಲಸಗಾರರಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿವಾದವನ್ನ ಇದುವರೆಗೂ ರೆಫರ್ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಮಾಲೀಕರು ಮತ್ತು ಕಾರ್ಮಿಕರು ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ಡಿಸ್‌ಪ್ಯೂಟ್ಸ್ ಆಕ್ಟಿನ ಸೆಕ್ಷನ್ 10 (2) ಪ್ರಕಾರ ವಿವಾದವನ್ನು ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್‌ಗೆ ರೆಫರ್ ಮಾಡಲು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡರೂ ಮಾಡಿಲ್ಲ. It is a violation by the Government of its own rules in Mysore Cement.

ಈ ಬಗ್ಗೆ 11-6-1971 ರಲ್ಲಿ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಆಗಿದೆ. ಇದುವರೆಗೂ ಏನಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವುದು ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಎರಡೂ ಪಾರ್ಟಿಗಳು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದರೂ ಅದನ್ನು ರೆಫರ್ ಮಾಡಿಲ್ಲ ವೆಂದರೆ ಈ ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿರುವ ದಕ್ಷತೆಯಾದರೂ ಏನು ಎಂದು ಕೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನಾನು ಕೋರ್ಟು ಮತ್ತು ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ನಂಬಿಕೆ ಇರುವವನಲ್ಲ. ಬೈಪಾರ್ಟೈಟ್ ನೆಗೋಷಿಯೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ನಂಬಿಕೆ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವವನು. ಹೆಚ್ಚು ವಿವಾದಗಳಿದ್ದರೆ ಕೋರ್ಟುಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್‌ಗಳನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕೇ ಹೊರತು ಇರುವ ಕೋರ್ಟುಗಳಿಗೆ ವಿವಾದಗಳನ್ನು ಇತ್ಯರ್ಥ ಮಾಡಲು ಕಾಲಮಿತಿಯನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೇ ಹೊರತು, ಯಾವುದನ್ನೂ ಮಾಡದೆ ವಿವಾದಗಳು ಸುಮ್ಮನೆ ಪೆಂಡಿಂಗ್‌ನಲ್ಲಿರುವಂತೆ ಮಾಡುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಶ್ರೀ ವಿ. ವಿ. ಗಿರಿ ಅವರು ಕೇರಳ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಗವರ್ನರ್ ಆಗಿ ಇದ್ದಾಗ ಕೈಗಾರಿಕಾವಾರು ಮಾಲೀಕರು ಮತ್ತು ಕಾರ್ಮಿಕರು ಸೇರಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿ ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿರುವಂತೆ ಒಂದು ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿದ್ದರು. ಅದೇ ರೀತಿ ಇಲ್ಲಿಯೂ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು, ಕೈಗಾರಿಕಾವಾರು ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ, ಎರಡೂ ಪಕ್ಷಗಳು ಸೇರಿ ಬೈಪಾರ್ಟೈಟ್ ನೆಗೋಷಿಯೇಷನ್ ಮೂಲಕ ಇತ್ಯರ್ಥ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸಬೇಕು. ಅದು ಆಗದೆ ಹೋದರೆ, ಅವರಿಬ್ಬರಿಗೂ ಗಿಟ್ಟದೆ ಹೋದರೆ ಯಾವ ರೀತಿ ಬೇಕಾದರೂ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಹೋಗಲಿ.

ಲೇಬರ್ ವೆಲ್‌ಫೇರ್ ಬೋರ್ಡ್ ಒಂದೂವರೆ ವರ್ಷವಾದರೂ ರೀ ಕಾನ್‌ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಟ್ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಕೂಡಲೇ ರೀ ಕಾನ್‌ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಟ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಕೋಲ್ ಮೈನ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ತಂದಿರುವ ಹಾಗೆ ಎಂಪ್ಲಾಯೀಸ್ ಕಾಂಟ್ರಿಬ್ಯೂಷನ್ ಟರ್ನ್ ಓವರ್ ಮೇಲೆ ಒಂದು ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಚಾರ್ಜ್ ಮಾಡಿ, ಲೇಬರ್ ವೆಲ್‌ಫೇರ್ ಫಂಡ್ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿ ಅದರಿಂದ ಲೇಬರ್ ವೆಲ್‌ಫೇರ್ ಸೆಂಟರ್ಸ್ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಮಿಕರ ವಿಹಾರಧಾಮ, ಹಾಸ್ಪಿಟಲ್ಸ್ ಇಂಥವುಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸೂಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ.

ಪ್ಲಾಂಟೇಷನ್ ಲೇಬರ್ ಆಕ್ಟ್‌ಗೆ ಕಮಿಟಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ತಾರತಮ್ಯ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಎಲ್ಲ ಟ್ರೇಡ್ ಯೂನಿಯನ್‌ಗಳಿಗೂ ಅದರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾತಿನಿಧ್ಯವಿರಬೇಕು. ಕನ್‌ಸೀಲಿಯೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ನಿಧಾನವಾಗದ ಹಾಗೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

ಆಡಳಿತದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಮೂರು ಜನ ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಲೇಬರ್ ಕಮಿಷನರನ್ನು ಹೊಸ ದಾಗಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಒಬ್ಬ ಜಾಯಿಂಟ್ ಲೇಬರ್ ಕಮಿಷನರನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಲೇಬರ್ ಕಮಿಷನರನ್ನು ಮಾಡಿರುವುದಕ್ಕೆ ಸಂತೋಷವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ಆದರೆ ಇಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಮಾಡಿದರೆ ಸಾಲದು, ಅವರ ಕೆಲಸಕಾರ್ಯಗಳೇನು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ತಿಳಿಸ ಬೇಕು. ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ ಕಮಿಷನರ್‌ಗೆ ಬದಲಾಗಿ ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಕಮಿಷನರ್ ಎಂದು ಸಂಬಳ ಜಾಸ್ತಿ ಕೊಡುವುದಾದರೆ ಏನೂ ಪ್ರಯೋಜನವಿಲ್ಲ. ರಾಜ್ಯವನ್ನು ಕೆಲವು ಜೋನ್‌ಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಿ ಒಂದೊಂದು ಜೋನ್‌ಗೂ ಒಬ್ಬೊಬ್ಬ ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಲೇಬರ್ ಕಮಿಷನರನ್ನು ನೇಮಕಮಾಡಿ, ಅದರ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಅವರಿಗೇ ಕೊಡುವುದಲ್ಲದೆ, ಅಡಿಷನಲ್ ಲೇಬರ್ ಕಮಿಷನರ್ ಎಂದು ನೇಮಕಮಾಡಿದ್ದೀರಿ, ಅವರಿಗೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಹೆಡ್‌ಕ್ವಾರ್ಟರ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟು ಲೇಬರ್ ಕಮಿಷನರಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಹೆಡ್‌ಕ್ವಾರ್ಟರ್ಸ್ ಎಂದು ಮಾಡಿದರೆ ವಿವಾದಗಳನ್ನು ಇತ್ಯರ್ಥ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

ಈಗ ಪೇಮೆಂಟ್ ಆಫ್ ವೇಜಸ್ ಆಕ್ಟ್ ಮತ್ತು ಪೇಮೆಂಟ್ ಆಫ್ ಬೋನಸ್ ಆಕ್ಟ್ ಇವುಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಅಥಾರಿಟೀಸ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆ ಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಎರಡನ್ನೂ ಒಬ್ಬರ ಅಧಿಕಾರಕ್ಕೇ ಕೊಡಬೇಕು ಮತ್ತು ಡೆಪ್ಯುಟಿ

ಲೇಬರ್ ಕಮಿಷನರಿಗೆ ಇದನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಒಂದೇ ಅಥಾರಿಟಿ ಮಾಡಬಹುದು ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಅನೇಕ ಕಡೆ ಐ. ಎ. ಎಸ್. ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಐ. ಎ. ಎಸ್. ಅಲ್ಲದೆ ಇರುವವರು ಈಗ ಲೇಬರ್ ಕಮಿಷನರ್ ಆಗಿದ್ದಾರೆ. ಲೇಬರ್ ಅಂಡ್ ಎಂಪ್ಲಾಯ್ ಮೆಂಟ್ ಡೈರೆಕ್ಟರ್ ಐ. ಎ. ಎಸ್.ನವರೇ ಆಗಿರಬೇಕೆಂದಿಲ್ಲ. ಐ. ಎ. ಎಸ್. ಅಲ್ಲದೆ ಇರುವ ವರನ್ನೂ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹಾಕಬಹುದು. ಆ ರೀತಿ ಸ್ಟ್ರೀಮ್‌ಲೈನ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಗ್ರಾಚ್ಯುಯಿಟಿ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಆಕ್ಟ್ ಕೆಳಗೆ ಕೇಂದ್ರದವರು ರೂಲ್ಸ್ ಮಾಡಿ ಒಂದೂವರೆ ವರ್ಷವಾಗಿದೆ. ಅದನ್ನು ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ಇನ್ನೂ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಕಾಪಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದೂವರೆ ವರ್ಷವಾದರೂ ಆಗದೆ ಇದ್ದರೆ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಹೇಗೆ ಬದುಕಬೇಕು ? ಇದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಂಡು ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಸಿದ್ದಯ್ಯ (ಸಂತೇಮಾರಹಳ್ಳಿ) :—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷಿಣಿಯವರೇ, ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಕಾರ್ಮಿಕ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಸ್ವಾಗತ ಮಾಡುತ್ತ ಒಂದೆರಡು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಮ್ಮ ಮೂಲಕ ತರಬೇಕೆಂದು ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ಈ ಹಿಂದೆ ಮಾತನಾಡಿದ ಸದಸ್ಯರು ಕಾರ್ಮಿಕರ ಕೇಳಿಕೆ ವಿಚಾರ ದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಸರ್ಕಾರ ಇದುವರೆಗೂ ಬಹುಮಟ್ಟಿಗೆ ಕಾರ್ಖಾನೆ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಸಾಕಾದಷ್ಟುಮಟ್ಟಿಗೆ ಸಹಾಯವನ್ನು ಮಾಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಮಿನಿಮಂ ವೇಜಸ್ ಆಕ್ಟ್ ಪ್ರಕಾರ ವ್ಯವಸಾಯ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಇದುವರೆಗೂ ಯಾವ ಅನುಕೂಲವೂ ಆಗಿಲ್ಲ. ವ್ಯವಸಾಯ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಕೈಗಾರಿಕೆ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಗಿಂತಲೂ ಬಹಳ ಹೆಚ್ಚಿನದಾಗಿದೆ. ಅವರ ಕಷ್ಟಕಾರ್ಪಣ್ಯಗಳನ್ನು ನಿವಾರಣೆ ಮಾಡಲು ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಗಮನವನ್ನು ಇದುವರೆಗೂ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ರೈತರೇ ದೇಶದ ಬೆನ್ನೆಲುಬು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಲ್ಲಿ ರೈತರಿಗಿಂತಲೂ ವ್ಯವಸಾಯ ಕಾರ್ಮಿಕರು ನಿಜವಾಗಿಯೂ ನಮ್ಮ ದೇಶದ ಬೆನ್ನುಮೂಳೆ ಇದ್ದ ಹಾಗೆ. ಅವರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರ ಆದ್ಯ ಗಮನವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾದ್ದು ಸರ್ಕಾರದ ಕರ್ತವ್ಯ. ಅವರಿಗೆ ದೊರಕುತ್ತಿರ ತಕ್ಕ ಕೂಲಿ ಬಹಳ ಕಡಮೆ. ಸರ್ಕಾರದ ಅನೇಕ ಯೋಜನೆಗಳು ಅವರಿಗೆ ಸ್ವಲ್ಪವೂ ತಲುಪುತ್ತಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ, ದೇಶದ ಎಲ್ಲ ಜನರ ಏಳಿಗೆಗಾಗಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದೆ. ಆ ಯೋಜನೆಗಳು ಯಾವುವೂ ಸಹ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಆ ಜನಗಳಿಗೆ ತಲುಪುತ್ತಿಲ್ಲ. ಅವರ ಕಷ್ಟಕಾರ್ಪಣ್ಯಗಳು ಹಿಂದೆ ಯಾವ ರೀತಿ ಇದ್ದುವೋ ಅದೇ ರೀತಿ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಬಂದು 25 ವರ್ಷವಾದರೂ ಅವರ ಸ್ಥಿತಿಗತಿ ಅಷ್ಟೇನೂ ಸುಧಾರಿಸಿಲ್ಲ.

ಇವರಿಗೆ ಸರಕಾರ ಒದಗಿಸತಕ್ಕ ಕ್ರೆಡಿಟ್ ಫೆಸಿಲಿಟೀಸ್‌ಗಳು ಅಥವಾ ಜನಗಳ ಆರೋಗ್ಯಕ್ಕಾಗಿ ಒದಗಿಸತಕ್ಕ ಮೆಡಿಕಲ್ ಫೆಸಿಲಿಟೀಸ್‌ಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹಾಗೂ ಸರಕಾರಿ ನೌಕರಿಗಳಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸತಕ್ಕ ಎಲ್ಲ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಎಂದರೆ ಎಜುಕೇಷನಲ್ ಫೆಸಿಲಿಟೀಸ್‌ಗಳು ಅಥವಾ ಇನ್ನಾವ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನೂ ಒದಗಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ, ಇದರಿಂದಾಗಿ ಬಡವರಾಗಿರುವ ಜನಗಳು ಬಡವರಾಗಿಯೇ ಇದ್ದು ಎಲ್ಲ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನೂ ಅನುಭವಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅನೇಕ ಕಡೆ ಇರುವ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವ ಬಡಜನರಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ದೊರೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ಸರಕಾರದ ನೌಕರಿದಾರರುಗಳಿಗೆ ಔಷಧಿ ಖರ್ಚುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲೂ ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಆದರೆ ಕೂಲಿಯನ್ನೇ ಆವಲಂಬನೆ ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಬಡಜನಕ್ಕೆ ಇಂತಹ ಅವಕಾಶಗಳಿಲ್ಲ. ಸರಕಾರ ಇಂತಹ ಬಡಜನರಿಗೆ ಸರಕಾರದ ಖರ್ಚಿನಿಂದ ಔಷಧಿಗಳ ಸಹಾಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕು, ವಿದ್ಯಾಭ್ಯಾಸದಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಈ ಕೂಲಿ ಜನರು ಬಹಳ ಹಿಂದುಳಿದಿದ್ದಾರೆ. ಹೊಸದಾಗಿ ವ್ಯವಹಾರ ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಕಾರ್ಮಿಕರುಗಳಿಗಾಗಿ ಸಹಾಯ ಮಾಡಲು ಇಂದು ಬಡ್ಜೆಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಸಾಕಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು

ಒದಗಿಸಿಲ್ಲ. ಇನ್ನು ಅಗ್ರಿಕಲ್ಚರಲ್ ಲೇಬರರುಗಳಿಗೆ ಹಾಗೂ ಸಣ್ಣ ಪುಟ್ಟ ಹಿಡುವಳಿದಾರರುಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು. ಈ ಜನಕ್ಕೆ ವಿದ್ಯಾಭ್ಯಾಸದ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು, ಸರಕಾರದ ನೌಕರಿ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇವರುಗಳಿಗೆ ಸಿಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಸರಕಾರದ ನೌಕರಿಯಲ್ಲಿರುವವರಿಗೆ ಎಲ್ಲ ಸಹಾಯಗಳೂ ಸಿಗುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಯಾವ ಬಡ ಜನರು ಸದಾ ಕಾಲದಲ್ಲೂ ಭೂಮಿಯಲ್ಲೇ ಇದ್ದು ಬೇಸಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೋ ಅಂತಹವರಿಗೆ ಲೇಬರರುಗಳಿಗೆ ಸಿಗುವಂತಹ ಮಿನಿಮಂ ಸೌಲಭ್ಯಗಳೂ ಸಿಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಒಡಗಿಸುವುದರ ಕಡೆಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಅನೇಕ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿರುವ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಜನರಿಗೆ ಸರಕಾರದವರೇನೋ ಜಮೀನುಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ಅದನ್ನು ಕೊಳ್ಳಲು ಹಣ ಸಹಾಯವನ್ನು ಸರಕಾರ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೂ ಅದು ಬಡಜನರಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ತಲಪುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದೆರಡು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಸರಕಾರದವರು ಬೇರೆಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಫೈನಾನ್ಸ್ ಷಿಯಲ್ ಏಡ್ ಕೊಡಬೇಕಾದರೆ ಅವರ ಸಂಘ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಮೂಲಕ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು, ಇದರಿಂದ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಹಣದ ಸಹಾಯ ಇವರಿಗೆ ಸಿಗುತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ಹಳ್ಳಿಗಾಡಿನಲ್ಲಿರುವ ಬಡಜನರು ಮೂರು ಹೊತ್ತು ಭೂಮಿಯ ಮೇಲೆ ಇದ್ದು ವ್ಯವಸಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಜನರೇ ನಮಗೆಲ್ಲಾ ಮತಕೊಟ್ಟು ಇಲ್ಲಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿರುತ್ತಾರೆ, ಹಾಗೂ ನಮ್ಮ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಅವರ ಬೆಂಬಲವನ್ನೂ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇಂತಹ ಬಡಜನತೆಗೆ ಸರಕಾರ ಏನಾದರೂ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ಆಸೆಯನ್ನೂ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಸಾಧ್ಯವಾದ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಇಂತಹ ಜನರ ಸಂಕಷ್ಟಗಳನ್ನು ನಿವಾರಣೆ ಮಾಡುವುದು ಸರಕಾರದ ಆದ್ಯ ಕರ್ತವ್ಯ. ಇದರಲ್ಲೂ ಸಹ ಅಗ್ರಿಕಲ್ಚರಲ್ ಆಪರೇಷನ್ಸ್ ಆಗುತ್ತಿರುವ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಜೀತಾ ಸಿಸ್ಟಂ ಚಾರಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಬಡಜನರನ್ನು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ಲಾಯಿಟ್ ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಇಂದೂ ಕೂಡ ಕೆಲವು ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಜೀತಾ ಪದ್ಧತಿ ಇದೆ. ಇದು ನೂರಾರು ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಬಂದಿರುವ ಒಂದು ಕೆಟ್ಟ ಪದ್ಧತಿ. 20-25 ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಐವತ್ತು ಇಲ್ಲವೇ ನೂರು ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಸಾಲವಾಗಿ ಕೊಟ್ಟು ಅದು ತೀರುವವರೆಗೂ ಅದರ ಬಡ್ಡಿಗಾಗಿ ಅವರ ಮನೆಯಲ್ಲಿ ಜೀತ ಮಾಡಿ ದುಡಿಯುವುದು ಪಾಡಿಕೆಯಾಗಿ ಬಂದಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬರು ಸಾಲ ಕೊಟ್ಟರೆ ಅವನು ಸತ್ತ ಮೇಲೆ ಅವನ ಮಕ್ಕಳು ಇಲ್ಲವೇ ಮೊಮ್ಮಕ್ಕಳು ಕೂಡ ಸಾಲ ಕೊಟ್ಟವರ ಮನೆಯಲ್ಲಿ ದುಡಿಯುತ್ತ ಬರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ರಕ್ಷಣೆ ಎಲ್ಲಾ ಅವರಿಗೇ ಸೇರಿರುತ್ತೆ. ಅವರಲ್ಲಿದ್ದ ಅಲ್ಪ ಸ್ವಲ್ಪ ಜಮೀನು ಕೂಡ ಅವರಿಗೇ ಸೇರಿಹೋಗುತ್ತದೆ. ಆ ಜಮೀನು ಸಾಲ ಪೂರೈಕೆಯಾಗುವವರೆಗೂ ಅವರು ದುಡಿದು ಸಾಲ ತೀರಿಸಿ ಋಣಮುಕ್ತವಾಗಬೇಕು. ಇಂತಹ ಜನರನ್ನು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ಲಾಯಿಟ್ ಮಾಡುವವರು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಸರಕಾರ ಸಹಾಯ ಮಾಡಲು ಮುಂದೆ ಬರಬೇಕು ಮತ್ತು ಇಂತಹ ಬಡಜನರು ಅವರೇ ಒಂದು ಸಂಘ ಅಥವಾ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಲು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು ಮತ್ತು ಲೇಬರು ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಇಂತಹ ಜನಕ್ಕಾಗಿಯೇ ಒಂದು ವೆಲ್‌ಫೇರ್ ಫಂಡನ್ನು ತೆಗೆಯಬೇಕು. ಎಜುಕೇಶನ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿನಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಸೋಷಿಯಲ್ ವೆಲ್‌ಫೇರ್ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಇವರಿಗಾಗಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಹಣ ತೆಗೆದಿಟ್ಟು ಇದನ್ನು ಅಗ್ರಿಕಲ್ಚರಲ್ ಲೇಬರರ್ಸ್ ವೆಲ್‌ಫೇರ್‌ಗಾಗಿ ಮೀಸಲಾಗಿಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಇಂತಹ ಬಡ ಜನಕ್ಕಾಗಿ ಎಂದು ಸರಕಾರ ಐಘತ್ತು ಎಕರೆ ಭೂಮಿ ಕೊಟ್ಟರೆ ಇದನ್ನು ಅವರು ಒಬ್ಬರೇ ಉತ್ತು ಬೆಳೆ ಮಾಡಲು ಅಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಆಗ ಬೇರೆಯವರನ್ನು ಆಶ್ರಯ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದು ಲಿಮಿಟ್ ಇಟ್ಟು ವೆಲ್‌ಫೇರ್ ಸೆಸ್ ಎಂದುಹಾಕಿ ವಸೂಲು ಮಾಡಬಹುದು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಬೇಕಾದರೆ ಒಂದು ಕಾನೂನು ಮಾಡಿ ತರಬಹುದು, ಇಂತಹ ಒಂದು ವೆಲ್‌ಫೇರ್ ಫಂಡನ್ನು ಮಾಡುವುದರ ಕಡೆಗೆ ಸರಕಾರ ಲಕ್ಷ್ಯ ಕೊಡಬೇಕು. ಸ್ವಲ್ಪ ಶ್ರೀಮಂತರಾಗಿರುವವರು ಇಂತಹ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಡಬಹುದು.

ಸರಕಾರ ಈ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಸೂಲು ಮಾಡಿ ಇಂತಹ ಬಡ ಜನಕ್ಕೆ ಸಹಾಯಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಇಲ್ಲಿ ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು, ಗವರ್ನಮೆಂಟ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟುಗಳಲ್ಲಿ ಸರಕಾರ ಕ್ಯಾಷುಯಲ್ ಲೇಬರರುಗಳು ಎಂದು ಪಿ.ಡಬ್ಲ್ಯು.ಡಿ. ಎಲೆಕ್ಟ್ರಿಸಿಟಿ ಬೋರ್ಡ್, ಫಾರೆಸ್ಟ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿನಲ್ಲಿ, ಅಗ್ರಿಕಲ್‌ಚರ್ ಹ್ಯಾಗೂ ಸಿರಿಕಲ್ಚರ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟುಗಳಲ್ಲಿ ಇಂತಹ ಕಾರ್ಮಿಕರುಗಳನ್ನು ನೇಮಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ನ್ಯಾಯವಾಗಿ ಕೊಡಬೇಕಾದ ಮಿನಿಮಂ ವೇಜಸ್‌ಗಳಿನ್ನೂ ಕೊಡುವುದು ಬಹು ಕಡಿಮೆ. ಈಚೆಗೆ ಪಿ. ಡಬ್ಲ್ಯು. ಡಿ. ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದಾಗ ಎಲೆಕ್ಟ್ರಿಸಿಟಿ ಬೋರ್ಡಿನಲ್ಲಿ ಕೂಲಿ ಕೊಡುತ್ತಿರುವುದು ಕನಿಷ್ಟ ಒಂದು ಆಳಿಗೆ ಕೂಲಿ ಕೊಡುತ್ತಿರುವುದು 1-40 ಪೈಸೆ. ಅಷ್ಟರೆ ಎಷ್ಟು ಕಾಲ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ತಿಳಿಸಲಿಲ್ಲ. ಒಂದು ತಿಂಗಳಿಗೆ ಹತ್ತು ರೂಪಾಯಿಗಳು ಡಿ. ಎ. ಸೇರಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅಗ್ರಿಕಲ್‌ಚರಲ್ ಲೇಬರರುಗಳು ಒಂದು ದಿನಕ್ಕೆ ಎಂಟು ಗಂಟೆ ಕಾಲ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇಂತಹ ಜನಕ್ಕೆ ಇಂದಿನ ಸ್ಯಾಂಡರ್ಡಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ದಿನಕ್ಕೆ ಕೇವಲ 1-40 ಪೈಸೆ ಎಂದು ಕೊಟ್ಟರೆ ಇದರಿಂದ ಅವರು ಯಾವ ರೀತಿ ಜೀವನ ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯ? ಸರಕಾರ ಅಂಗೀಕರಿಸಿರುವ ಸಮಾಜ ವಾದದ ತತ್ವಕ್ಕೆ ಇದು ಸರಿಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಇವರ ವೇಜಸ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ರಿವೈಸು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಸರಕಾರದ ನೌಕರರುಗಳಿಗೆ ಜೀವನ ವೆಚ್ಚ ಹೆಚ್ಚಾಯಿತು ಎಂದು ಅವರು ಡಿಮ್ಯಾಂಡುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದಂತೆ ಸರಕಾರ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿದೆ, ಸುಮಾರು ಹತ್ತೊಂಬತ್ತು ಸಾರಿ ಈ ರೀತಿ ಸರಕಾರದ ನೌಕರರುಗಳಿಗೆ ಅವರ ವೇತನಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಬಹುಶಃ ಇಂತಹ ನೌಕರರುಗಳಿಗಾಗಿಯೇ ಸುಮಾರು 78 ಕೋಟಿಯಷ್ಟು ಖರ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇನ್ನು ವ್ಯವಸಾಯ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಸಲ ವೇಜಸ್‌ಗಳನ್ನು ರಿವೈಸು ಮಾಡಿದ್ದಾರೋ ನನಗಂತೂ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸೂಕ್ತ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಮನವಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಸ್ಕಿಲ್ಡ್ ಲೇಬರರುಗಳಿಗೆ ಒಂದು ರೀತಿ ಕೂಲಿ ಅನ್‌ಸ್ಕಿಲ್ಡ್ ಲೇಬರರುಗಳು ಎಂದು 1-40 ಪೈಸೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಇದರಿಂದ ಜನಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲಗಳು ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ, ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಮುಂದೆ ಲ್ಯಾಂಡ್ ರಿಫಾರಂಸ್ ಕಾನೂನು ತರುವಾಗ ಸರಕಾರ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರಿಗೂ ಎಷ್ಟು ಖರ್ಚು ಬರುತ್ತೆ ಇದನ್ನು ನೋಡಿ ಕೊಡಬೇಕು ಮತ್ತು ಇದರ ಕಡೆಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಗಮನ ಕೊಡುವುದು ಸೂಕ್ತ.

ಈ ಮಿನಿಮಮ್ ವೇಜಸ್ ಆಕ್ಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರೇ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಪಾರ್ಟ್—1 ಮತ್ತು ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಪಾರ್ಟ್—2 ಎಂದು ತಯಾರು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಪಾರ್ಟ್—1 ರಲ್ಲಿ ಹತ್ತು ಹಮ್ಮೊಂದು ಏಟುಂಗಳನ್ನು Construction and maintenance of roads and buildings ಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಸೇರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಹೊಸದಾಗಿ ಕೆಲವನ್ನು ಸೇರಿಸಲಾಗಿದೆ, ಈಗ ಒಟ್ಟು 29 ಏಟುಂಗಳು ಇದರಲ್ಲಿ ಸೇರಿವೆ ಎಂದು ಸರ್ಕಾರದವರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಒಂದು ಪಕ್ಷ, ಕೆಲವನ್ನು ಸೇರಿಸದೇ ಇದ್ದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಕೂಡಲೇ ಸೇರಿಸಿ ಮಿನಿಮಂ ವೇಜಸನ್ನು 4 ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರನ್ನು ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇಂದು ವ್ಯವಸಾಯ ಕ್ಷೇತ್ರವನ್ನು ಸಹ ಇದರಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಿದ್ದರೂ ಸಹ ಅನೇಕರಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ನಿಗದಿ ಮಾಡಿದ ಸಂಬಳ ಸಿಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಕೆಲವು ಭೂಮಾಲೀಕರು ವ್ಯವಸಾಯ ಕಾರ್ಮಿಕರನ್ನು ತಮ್ಮ ಮನೆಯಲ್ಲಿ ಜೀತಕ್ಕೆ ಪ್ರೊನೋಟ್ ಬರೆಸಿಕೊಂಡು ಇಟ್ಟು ಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಇಂತಹವರಿಗೆ ಭೂಮಾಲೀಕರು ಸರಿಯಾದ ಸಂಬಳ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಇಂತಹ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಜೀತಕ್ಕೆ ಇರುವವರ ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರ ಲೇಬರರ್ಸ್ ಕೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಪ್ಲೀಡ್ ಮಾಡಬಹುದು. ಆದರೆ ಕೋರ್ಟಿಗೆ ಒಪ್ಪಿಗೆಯಾಗುವಂಥ ಸಾಕ್ಷಿ ಕೊಡುವುದು

ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ನಾನು ಲಾಯರ್ ಆಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ ಅನುಭವದಿಂದ ಇದನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಸರಿಯಾದಂಥ ಸಾಕ್ಷಿ ಕೊಡುವುದು ಕಷ್ಟವಾದ್ದರಿಂದ ಅವರು ಕೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಗೆಲ್ಲುವುದು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂತಹ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ಏನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದರೆ, ಕೆಲಸಗಾರರಾದವರು ಇಂತಹವರ ಮನೆಯಲ್ಲಿ ಕೂಲಿಗಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಮತ್ತು ಇಷ್ಟು ಸಂಬಳ ಬಾಕಿ ಬರಬೇಕಾಗಿದೆ ಎಂದು ಕೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿಕೆ ಕೊಟ್ಟರೆ Burden of proof must be placed on the employer. ಅಂದರೆ ಬರ್ಡನ್ ಎಂಪ್ಲಾಯರ್ ಮೇಲೆ ಇರಬೇಕೇ ಹೊರತು ಎಂಪ್ಲಾಯಿ ಮೇಲೆ ಇರಬಾರದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಮೋಟಾರ್ ವಹಿಕಲ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಹೆಚ್ಚು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಕೆಲವರು ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಲಂಚರುಷುವತ್ತು ಬಹಳ ಜಾಸ್ತಿ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಡ್ರೈವರ್ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳಿಗೆ ಲೈಸನ್ಸ್ ಕೊಡುವಾಗ ಇದು ಇದ್ದೇ ಇರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಇದನ್ನು ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಹೋಗಲಾಡಿಸುವುದು ಕಷ್ಟವಿದೆ. Practically it is impossible. ಆದರೂ ಇದನ್ನು ಯಾವರೀತಿ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದೆರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಯಾರು ಲೈಸನ್ಸ್ ಬೇಕೆಂದು ಅರ್ಜಿ ಹಾಕಿ ಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೋ ಅಂತವರ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಸೀರಿಯಲ್‌ವಾರ್ ಲಿಸ್ಟ್‌ನ್ನು ತಯಾರು ಮಾಡಬೇಕು. ಅದರ ಪ್ರಕಾರ ಲೈಸನ್ಸ್ ಕೊಡುತ್ತಾ ಹೋಗಬೇಕು. ಹತ್ತು ಜನ ಲೈಸನ್ಸ್‌ಗೆ ಅರ್ಜಿ ಹಾಕಿಕೊಂಡಾಗ, ಆ ಹತ್ತು ಜನರನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಹನ್ನೊಂದನೆಯವನಿಗೆ 'ಏನಾದರು ಲೈಸನ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟರು ಎಂದು ಗೊತ್ತಾದರೆ there must d– some thing ಎನ್ನತಕ್ಕಂಥ presumption ಬರುತ್ತದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡದಿರಬೇಕಾದರೆ, ಹನ್ನೊಂದನೆಯವರಿಗೆ ಯಾವ ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಕೊಟ್ಟರು, ಮೊದಲು ಹತ್ತು ಜನರಿಗೆ ಯಾವಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಕೊಡಲಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವರಿಗೆ ವಿವರವಾಗಿ ತಿಳಿಸಬೇಕು. ಈ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರದಿದ್ದರೆ ಲಂಚ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇದರ ಕಡೆಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಬೇಕಾದಷ್ಟು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ನ್ಯೂನತೆಗಳು ಇವೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇಂತಹ ನ್ಯೂನತೆಗಳು ಎಲ್ಲ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಇರುತ್ತವೆ. ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ನ್ಯೂನತೆಗಳು ಇರುವುದು ಸಹಜ. ಇದನ್ನು ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಹೋಗಲಾಡಿಸುವುದು ಯಾರಿಗೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಆದರೆ ಈ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬಹುದು ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಈಗಾಗಲೇ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅವರು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಪಿಲ್‌ಫರೇಜ್ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸ್ಪೆಷಲ್ ಸ್ಕ್ವಾಡ್ಸ್ ಇಟ್ಟು ಅವರ ಮೂಲಕ ಚೆಕಿಂಗ್ ಮಾಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇಂದು ಸಾವಿರಾರು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಾಡಿಸುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಸ್ಸನ್ನು ಚೆಕ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದರೆ ಸ್ಪೆಷಲ್ ಸ್ಕ್ವಾಡ್‌ನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಲು ಖರ್ಚು ಎಷ್ಟು ಬರುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕು. ಇವರೂ ಸಹ ಸರಿಯಾಗಿ ಚೆಕ್ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದರೆ ಇವರ ಮೇಲೆ ಮತ್ತೆ ಚೆಕ್ ಮಾಡಲು ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಇಟ್ಟರೆ ಮತ್ತೂ ಖರ್ಚು ಜಾಸ್ತಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಈ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಮಿನಿಮೈಸ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆಯೋ ಅಷ್ಟನ್ನೂ ಸಹ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಇಂದು ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಬಸ್‌ಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಎಂ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ, ಆದ್ದರಿಂದ ಇವುಗಳನ್ನು ಸಹ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೆಲವರು

ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತೆ ಕೆಲವರು ಮಾಡಬಾರದು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಯೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಸರ್ಕಾರದವರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಿನ ನಿರುದ್ಯೋಗ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಹೋಗಲಾಡಿಸಲು ಇವುಗಳನ್ನು ಸಹ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಆದರೆ ಆ ರೀತಿ ಮಾಡುವಾಗ ಆ ದಿಶೆಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಕಷ್ಟನಷ್ಟಗಳನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಮಾಡ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಂಡರೆ, ಆ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಬೇಕಾದಂಥ ಸ್ಪೇರ್ ಪಾರ್ಟ್ಸ್ ಮತ್ತು ಇತರೇ ಸಲಕರಣೆಗಳು ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಇದೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡು ಬೈ—ಸ್ಟೇಜಸ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿ, ನನಗೆ ಒಂದೆರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರನ್ನು ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

Sri ABDUL KHUDDUS ANWAR (Bhadravati).—Madam Speaker, while supporting the Demand of the Labour Department, I wish to point out certain irregularities that are going on in the Labour Department. The Labour Department is set up to look after the welfare of the labour and to help in the speedy settlement of issues like bonus, gratutity and other benefits to the workers. In this regard the department is working very slow. I do not know how the affairs in the department have improved after the appointment of new officer. I think about 14 settlements have been reached during the short period. Due to the unnecessary interference of the Government, the department has become lethargic and has no interest in the settlement of several issues like bonus, fitments and other things. I will give a particular instance which is pending for the last four years.

Hon. Member Sri Siddappa was kind enough to say that some matters have gone to the Supreme Court. The matter is pending with the Government since last four years. Inspite of our repeated requests and sincere efforts there was a lock-out. Mr. Krishna was well aware and he also said that the lock-out was due to the mistake of management and not due to labour unrest. Our labour is one of the best in the State and particularly the labourers of Bhadravathi Iron & Steel, Tungabhadra Sugar factory and Mysore Paper Mills. They are very disciplined. Inspite of their following the code of discipline there was unnecessary interference of the management to help some of their people. Government had also come to a settlement recently and they had agree to give fitment also, but so far, no action has been taken in this direction. As a result of

this delay the people are dejected and the production has also gone down.

Then with regard to bonus I would like to mention that though the Bonus Act came into effect long ago and inspite of my best efforts the labourers working in Mines have not been given the bonus. The Conciliation Officer also passed an order that bonus for 1971-72 and 1972-73 should be paid to them, but unfortunately that order has not been implemented.

I have repeatedly requested the Government to do away with this contract labour. The contract labour should be abolished and all the labourers working in the mines should be treated as work-charged employees.

There has been the maximum production of 2 lakh tonnes of cement this year in the Cement plant. Though it was agreed long ago to give incentive bonus to the employees of the Cement plant so far that has not been given. The matter is still pending. I don't know why the Hon. Minister has not even given a reply to me as to whether this incentive bonus to Cement plant employees will be given or not.

Most of the cases with regard to maternity benefits, gratuity and bonus are still pending. Even though the Hon. Minister for Industries also stated that the employees of mines are entitled to bonus and other benefits no action has yet been taken to give these benefits to the employees.

Then in respect of elections to various employees associations in Mysore Paper Mills, Mysore Iron & Steel and Tungabhadra Sugar Factory, Hon. Member Sri Krishna stated that I was responsible for stopping these elections. I have been repeatedly insisting and requesting the Government to see that elections to the three unions of these concerns are conducted immediately. But so far action has not been taken in this regard.

Then in respect of Employment Exchanges I would like to mention that there is lot of corruption going on. Some of the officers of Employment Exchanges join hands with the managements of industrial concerns and try their best to see that their

own people are selected and appointed. They will send list after list are rejected till the list of persons of their own choice appear in the list. The Employment Exchange officers should act independently and send the names of persons according to seniority of their registration for being selected and appointed.

The Sugar factories and other factories are not strictly adhering to the rules of recruitment. Now-a-days it has become a fashion to appoint some of the relatives of the officers directly ignoring the claims of those who have registered their names in the employment exchanges.

The Committees to look after the amenities to be provided to labourers has not been appointed by the Government for the past two and a half years. Action should be taken to set up these committees so that the labour get their legitimate benefits.

Then in the appointment of recruitment committees for labour and employment exchange committee the sitting members have been removed and instead of appointing local people, persons from other constituencies are being appointed in these committees. There is lot of discrimination being shown in the appointment of these committees.

Then lastly with regard to the special squad in the R. T. Os. Office, I would like to mention that even these people have joined hands with the police and are indulged in corruption. Corruption has increased with the introduction of this special squad in the R. T. Os. Office. I would request the Hon. Minister to abolish this special squad in the R. T. Os. Office. I feel that this special squad is meant for taking special bribe.

With these words, I thank the Chair and conclude my speech.

Sri C. M. ARUMUGHAM (K. G. F.).—

Madam Speaker, I understand that the Government are planning to take over about 400 contract carriages now run by private people. Though the Government have a large number of officers, technicians and are spending crores of rupees on transport, they are not in a position to provide better facilities in

transport to the public. Though the private contract carriage owners come from a lower strata, they are running these contract carriages very well and they strictly adhere to the timings. The breakdowns in Government buses are very common-break-down means loss of life and property. These breakdowns should be avoided. Of course, the Minister for Transport is taking interest and has purchased some new buses. In the Bombay-Karnatak and Hyderabad-Karnatak areas the MSRTC buses are not in good condition as a result of which the passengers get pain all over the body if they were to travel even a small distance of 10 to 20 miles. If the engineers and staff in charge are not able to give better facilities to the public, why are they meant for ?

The contract carriages have become a parallel Road Transport Corporation. These contract carriage buses earn four times more than what the MSRTC buses earn. We have seen that almost all the MSRTC buses running empty. I hold a MSRTC pass, but I have never travelled in MSRTC bus—I am prepared to give it back because there are a number of breakdowns. We see that the contract carriage buses are always full ; they pick up regular passengers also. The Government have given them permits to run buses between Belgaum and Bangalore, Bijapur and Bangalore, Coorg and Bangalore, and so on and so forth. Some Hon. members of this House are also running contract carriages. While these people earn more, the MSRTC is losing. Apart from nationalising these, can the Government not compete with these individuals ? In addition to an army of officers in the department, they have a Secretary to Government at the Secretariat level for this department. Can they not take proper steps to compete with private people ? The contract carriages charge less than the MSRTC buses. I request the Government to think over all these aspects before they decide to take over the contract carriages.

There is a Area Transport Authority in every district. These are not functioning properly. I hold the Hon. Minister responsible for this. When the Government has nationalised so many routes, where was the necessity to give permits to contract carriages ? When the Government has committed itself for

nationalisation of all the routes, how could these Regional Transport authorities grant permits to contract carriages ? I understand the Deputy Commissioner, the Superintendent of Police and the Executive Engineer of the district are on this Committee. How could these people act against the very policy of the Government in issuing licenses ? Madam Speaker, I am sorry to say that R.T.A. consists only of Congressmen as non-official members, who have no background about transport, and some of them have not even seen the Act. The Government should not make everything the property of the Congress Party and Congress members. I request the Government to put only competent persons on these committees. It had appeared in the Press that the Chief Minister in a meeting at Lal Bagh stated that he would like the fair-price shops being run by Congressmen. Does the Government belong to the Congress Party and its members only ? What about others ? If the Government wants to have non-official members on these Committees, they should select men of experience and administrative capacity and put them on these committees.

My friends Sri Krishnan and others spoke in detail about labour and they held a word of praise for the Labour Minister for he intervened in several labour disputes and settled them. It is a good thing for the Government to intervene in labour disputes and avoid unnecessary frustration among the workers and unnecessary delay in conciliation proceedings. I have something to say about the officers of the Labour Department. Most of these officers are not fully qualified. Unless they have the background about labour laws and know the difficulties of the workers, there is going to be delay in the conciliation proceedings.

I would like to say a few words about the Labour Department at the Centre. The Chief Labour Commissioner down to the Labour Officers in the Government of India are all qualified persons in labour matters. These officers are all specialised in labour matters. But in Mysore State, any I.A.S. Officer from the general pool will be appointed as Labour Commissioner who will not be having the knowledge of labour and the management. Such officers would be anti-labour and they would also support the managements. They would be helping the managements because some of their relatives might be running the industries. He will not have the mental outlook to help the

labour. The I.A.S. Officer will be lacking in assisting the labourers. He will not have the mental outlook to settle the labour disputes. I am of the view that I.A.S. Officers from the general pool who are not having the knowledge of labour matters should not be posted to the Labour Department.

MADAM SPEAKER.—The Hon. Member must conclude now.

Sri C. M. ARUMUGHAM.—During the stewardship of the present Minister, though he had held out so many assurances to help the labour, he has not implemented any of his assurances. He has not given any thought to improve the worker-management relations in the industries. He has not even dreamt of such a scheme. There are several public sector undertakings working on loss every year. As already pointed out by Sri M. S. Krishnan, the co-operation of the labour should be sought in increasing the production. If there is real co-operation between the labour and the management, the production would increase to a great extent. The labour should be allowed to participate in the management.

MADAM SPEAKER.—Now the Hon. Member must conclude his speech.

Sri C. M. ARUMUGHAM.—Unless sufficient time is given to me to offer my views, I cannot do full justice to the Demand under discussion. The Hon. Speaker need not be so curt towards me. How can I stop without concluding my speech ? This is not at all good.

MADAM SPEAKER.—I am sorry I cannot help it.

Sri C. M. ARUMUGHAM.—I resent the action of the Hon. Speaker and I do not want to participate in this debate.

MADAM SPEAKER.—There cannot be a special favour to Hon. Member Sri Arumugham.

Sri C. M. ARUMUGHAM.—The Hon. Speaker cannot curtail my liberty to speak. It is wrong to do so.

MADAM SPEAKER.—The Hon. Member cannot say so many things.

Sri C. M. ARUMUGHAM.—I can say thousand things.

(He withdrew from the House.)

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ :—ಇವತ್ತು ನಾನ್–ಅಫಿಷಿಯಲ್ ಡೇಯನ್ನು ನಾವು ತೆಗೆದುಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು:—ಎಲ್ಲ ಸದಸ್ಯರೂ ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ, It will be very difficult for me to regulate the business of the House. The Hon. Leader of the Opposition has given me the list and I am following the list strictly and observing the time. I am sorry the time stipulated is not adhered to by the Members.

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—As a disciplined Leader of the Opposition, he has taken care of it. Is the Hon. Member Sri C. M. Arumugham, right in saying so many things against the Hon. Speaker ? I do not think it is correct. As a matter of fact, the Opposition party has the greatest indulgence in this House. On this side, nobody has taken half the time of what they have taken.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ :—ನಾನು ಆ ದೃಷ್ಟಿಕೋನದಿಂದ ಹೇಳಲಿಲ್ಲ. ನಾನ್–ಅಫಿಷಿಯಲ್ ಬಿಸಿನೆಸ್ಸನ್ನು ಬಿಟ್ಟುಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ನಾವು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ.

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—The Hon. Members can have a dig at us but they should not be harsh towards the Speaker.

MADAM SPEAKER.—I can read out from the list the time taken by the Opposition members.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಸತ್ಯನಾರಾಯಣಸಿಂಗ್ (ಹೊಸಪೇಟೆ) :—ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಧ್ಯಕ್ಷಿಣಿಯವರೇ, ಈ ಸದನದ ಮುಂದೆ ಮುಂಡಿಸಿರುವ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಸಮರ್ಥನೆ ಮಾಡುತ್ತಾ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಇಲಾಖೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲು ಇಚ್ಛೆ ಪಡುತ್ತೇನೆ. ಸುಮಾರು 33 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಬಂಡವಾಳ ತೊಡಗಿರುವ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಎಷ್ಟು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿತ್ತೋ ಅಷ್ಟು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಯಾವುದೇ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಒದಗುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಇವತ್ತಿನ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಕೇವಲ ಟೀಕೆ ಮಾಡದೆ ಕೆಲವಾರು ಸಲಹೆಗಳನ್ನೂ ಕೂಡ ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲಿಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಮೊಟ್ಟಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಬೃಹದಾಕಾರವಾಗಿರುವ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಆಡಳಿತ ಚೊಕ್ಕಟವಾಗಿ ನಡೆಯಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲದ್ದಕ್ಕೆ ಇದನ್ನು ಕೂಡಲೇ ಚಿಕ್ಕ ಚಿಕ್ಕ ನಾಲ್ಕೈದು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ಹಿಂದೆ ಮಾಡಿದಂಥ ಎಕ್ಸ್‌ಪೆರಿಮೆಂಟ್‌ಗಳು ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿವೆ. ಇದು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕೈದು ಮಿನಿ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳಾಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆ ಮಾಡಿದರೆ ಕೆಲಸ ಬಹಳ ಚೊಕ್ಕಟವಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತದೆ.

ಆ ಒಂದು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರ ಯೋಗ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ ನಮ್ಮ ಎಂ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಈಗ ಕೆಲವು ಬೆಂಗಳೂರು ಚಾಸಿಗಳನ್ನು ಖರೀದಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ. ನನ್ನ ಅನುಭವದಿಂದ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಘಾತಕ ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಬಂದಿದೆ. ಸ್ಪಡೆಬೇಕರ್, ಬೆಡ್‌ಫೋರ್ಡ್ ಮತ್ತು ಬೆಂಜ್ ಹಾಗೂ ಬೆಂಗಳೂರು ಚಾಸೀಸ್ ಬರೀ ಒಂದರಿಂದಲೇ ಸೇಕಡ 25ರಷ್ಟು ಮೇಂಟೆನೆನ್ಸ್ ಖರ್ಚು ಜಾಸ್ತಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಡ್ಯೂರಬಿಲಿಟಿ ಸೇಕಡ 25 ಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಆತಂಕ ಒದಗಿದೆ. ಅದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡ ಬೇಕಾಗಿದೆ. ತಾಂತ್ರಿಕ ತಜ್ಞರ ಸಲಹೆಗೆ ವಿರೋಧವಾಗಿ ಈ ಚಾಸಿಗಳನ್ನು ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗಿದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಕೂಡಲೇ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಒಂದು ತೀರ್ಮಾನಕ್ಕೂ ಬರಬೇಕು. ಇನ್ನು ಮೂರನೆಯದಾಗಿ ಅನೇಕ ಸಲ ಈ ಸದನದಲ್ಲಿಯೇ ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹಿಂದೆ ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳದೇ ಇರುವುದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅಮ್ಮಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ ಮಾಣದಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋದರೆ ಆಗ ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ಮುಂದೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಅನೇಕ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಅದನ್ನೇ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಸ್ಟೇಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇರುವ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಮಫ್ಯುಸಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 15–20 ಮೈಲಿಗಳವರೆಗೆ ಅವುಗಳು ಬಹಳ ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಅಮ್ಮಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದರೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಚಾಸಿಗಳನ್ನು ಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಸಿಟಿ ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪೀಕ್ ಅವರ್ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಈಗ ಹೇಳಲಿಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ. ಪೀಕ್ ಅವರ್ ಟ್ರಾಫಿಕ್‌ನಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಕೊರತೆ ಬಹಳ ಇದೆ. ಜನಗಳಿಗೂ ಸಹ ಇದರಿಂದ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಪೀಕ್ ಅವರ್ ಟ್ರಾಫಿಕ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿಂಗ್ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ಸ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಹಾಕಿದರೆ ಸುಮಾರು ಒಂದೊಂದು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ 80–90 ಜನರು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಪೀಕ್ ಅವರ್‌ನಲ್ಲಿ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಬಹುದೆಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದ ಎಂ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಸಂಸ್ಥೆಯ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲವೊಂದು ಸೂಚನೆಗಳು ಬಹಳ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಕಾಣುತ್ತವೆ. ಮೊಟ್ಟಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಈಗ ಬಸ್ ಯೂಟಿಲೈಜೇಷನ್ ಕೆಪಾಸಿಟಿ ಈಗ ಏನು ಇದೆಯೋ ಅದರಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಸೇಕಡ 80ರಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಯೂಟಿಲೈಜೇಷನ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಯೂಟಿಲೈಜೇಷನ್ ಏನೇನೂ ಸಾಲದು. ಇದನ್ನು ಇಂಪ್ರೂವ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏನೇನು ಕಾರ್ಯ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಸಬೇಕು. ಆಲ್ ಓವರ್ ಇಂಡಿಯಾ ಆವರೇಜನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಕೇವಲ 5, 2, 3 ಮಾತ್ರ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಇರುತ್ತದೆ, ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಕನಿಷ್ಠಪಕ್ಷ ಸೇಕಡ 90ರಷ್ಟು ವರ್ಷೇ ವರ್ಷೇ ಈ ಪರ್ಸೆಂಟೇಜ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಏನು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಸಬೇಕು. ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಆವರೇಜ್ ಯೂಟಿಲೈಜೇಷನ್ ಆಫ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಎಷ್ಟೆಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ, ಪ್ರತಿದಿವಸವೂ ಎಂ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಬಸ್ 234 ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ ಹೋಗುತ್ತದೆಂದು ತಮ್ಮ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳಿಂದ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಖಾಸಗೀ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ವೇಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ 400 ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಅಂದಮೇಲೆ ಸುಮಾರು ಶೇಕಡ 50ರಷ್ಟು ಅದಕ್ಕೂ ಇದಕ್ಕೂ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈಗ ಪ್ರತಿ ದಿವಸವೂ ಒಂದೊಂದು ಬಸ್ ಇಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ

ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಆವರೇಜ್ ಯೂಟಿಲೈಜೇಷನ್ನನ್ನು ಬಹು ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಇಂಪ್ರೂವ್ ಮಾಡುವ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆಯೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇವರಿಗೆ ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್‌ಗೆ 122 ಪೈಸೆ ಆದಾಯ ಇದೆ. ಈಗಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ನೋಡುವುದಾದರೆ, ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಇದರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ ಪರ್‌ಫಾರ್‌ಮೆನ್ಸ್ ಇದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಖಾಸಗೀ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೂ ಮತ್ತು ಬೇರೆ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೂ ಹೋಲಿಸಿದರೆ, ಖಾಸಗೀ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಮೈಲಿಗೆ 3 ರೂಪಾಯಿಗಳು ಅಥವಾ ಒಂದು ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್‌ಗೆ ಎರಡೂ ಕಾಲು ರೂಪಾಯಿಂಗಳ ಆದಾಯವಿದೆ. ಕೇವಲ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ 22 ಪೈಸೆ ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಇವರು ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದರೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಏನೋ ತಪ್ಪು ಇದೆಯೆಂಬುದಾಗಿ ವ್ಯಕ್ತವಾಗುತ್ತದೆ.

ಇನ್ನು ಟ್ರಾಫಿಕ್ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ನನ್ನ ಒಂದು ಸಲಹೆ, ಏನೆಂದರೆ ಪ್ರತಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಒಬ್ಬೊಬ್ಬ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಆಫೀಸರ್ ಎಂದು ಇದ್ದಾರೆ. ಇವರು ಪ್ರತಿ ತಿಂಗಳಲ್ಲೂ ಒಂದು ಆವರೇಜ್ ಯೂಟಿಲಿಟಿ ಆಫ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಸ್ಟೇಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು. ಅದನ್ನು ಅವರು ಸರಿಯಾಗಿ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇವರು ಅಲ್ಲೊಂದು ಇಲ್ಲೊಂದನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿ ಒಂದು ಸ್ಟೇಟ್‌ಮೆಂಟನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ಸರಿಯಾದುದಲ್ಲ. ಈ ಯೂಟಿಲೈಜೇಷನ್ ಆಫ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಪರ್ ಮೈಲಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಜಾಸ್ತಿ ಬರುವಂತೆ ಇವರು ಷೆಡ್ಯೂಲನ್ನು ತಯಾರಿಸಿದರೆ ನಮಗೆ ಅಷ್ಟೂ ಆದಾಯ ಜಾಸ್ತಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ನಾನು ಈಗ ಹೇಳಿದ ಈ ಪೂರು ವಿಷಯಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ನಿಗಾ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇಲ್ಲವಾದರೆ ನಮ್ಮ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಹೆಚ್ಚುವುದಿಲ್ಲ.

ಇನ್ನು ಎಂ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಕಾರ್ಮಿಕರ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಇವರಿಗೆ ಈಗ ಯಾವ ವಿಧವಾದ ಇನ್‌ಸೆಂಟಿವ್ ಬೋನಸ್ಸನ್ನೂ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ನಾನು ಸಲಹೆ ಮಾಡುವುದೇನೆಂದರೆ ಅವರ ಸಂಬಳದ ನಾಲ್ಕನೇ ಒಂದಂಶವನ್ನಾದರೂ ಇವರಿಗೆ ಇನ್‌ಸೆಂಟಿವ್ ಬೋನಸ್ಸನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಒಬ್ಬ ಡ್ರೈವರ್ ಇದ್ದಾನೆ, ಆತನು ಪೆಟ್ರೋಲಿನ ಕನ್‌ಸಂಪ್‌ಷನ್ ಬಗ್ಗೆ ಉಳಿತಾಯ ತೋರಿಸಿದರೆ ಮತ್ತು ಟೈರು ಮೈಲೇಜನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ತೋರಿಸಿದರೆ ಅಂಥವರಿಗೆ ಮತ್ತೂ ಒಂದು ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಲವೂ ಬ್ರೇಕ್‌ಡೌನ್ ಆಗದ ಹಾಗೆ ಯಾವ ಡ್ರೈವರ್ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಾನೋ ಅಂಥವರಿಗೆ ಇನ್‌ಸೆಂಟಿವ್ ಬೋನಸ್ಸನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಸಲಹೆಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಇದನ್ನು ಮಾಡುವುದು ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಇನ್ನು ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸಿನ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಈದಿನ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾದ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಎಲ್ಲಿಯೂ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಇದು ಬಹಳ ದುಃಖಕರವಾದ ಸಂಗತಿ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಲ್ಲೇ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ತೆರೆದು ಒಂದೆರೆಡು ತಿಂಗಳ ಕಾಲ ತರಬೇತಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಅವರಿಗೆ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ದೊರೆಯತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು. ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ಹಾಗೇ ಡ್ರೈವರುಗಳಿಗೆ ಒಂದು ರೆಫ್ರೆಷರ್ಸ್ ಕೋರ್ಸನ್ನು ಕೊಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳ ವಿಚಾರಕ್ಕೆ ಬಂದರೆ 1943ರಲ್ಲಿ ತಯಾರಾದ ಬಸ್ಸುಗಳು ಈಗಲೂ ಇನ್ನೂ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ವರ್ಷಂಪ್ರತಿ ಇಂಥ ಹಳೇ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕಂಡೆಮ್ ಮಾಡಬೇಕು.....

ಶ್ರೀ ಅಜೀಜ್ ಸೇಟ್ :—ವೆಹಿಕಲ್ಸ್‌ಗೆ ಒಂದು ಟೈಂ ಲಿಮಿಟ್ಟನ್ನು ಫಿಕ್ಸ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಾ ?

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಸತ್ಯನಾರಾಯಣ ಸಿಂಗ್ :—ಹೌದು. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಸ್ಸಿಗೂ 10 ಅಥವಾ 12 ವರ್ಷಗಳ ಒಂದು ಲೈಫ್‌ಟೈಂನ್ನು ನಿಗದಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ರೀಜನಲ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ಸ ವಿಚಾರಕ್ಕೆ ಬಂದರೆ ಈಗ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದೇ ಒಂದು ಆಫೀಸಿರುವುದರಿಂದ ಇದರ ಕೆಲಸ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿ ಯಾವುದೂ ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಎರಡು ಆಫೀಸನ್ನಾದರೂ ತೆರೆಯುವುದು ಅಗತ್ಯ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಸ್ಟೇಟ್ ಬ್ಯಾಂಕುಗಳ ಮೂಲಕ ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಬೇಕು.

ಇನ್ನು ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳ ನೇಮಕದ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ರೂಲ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ 7 ಸ್ಟ್ಯಾಂಡರ್ಡ್ ಇದ್ದರೆ ಸಾಕೆಂದು ಹೇಳಿ, ಅವರನ್ನು ರೆಕ್ರೂಟ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವಾಗ ಅವರಿಗೆ ಎಸ್. ಎಸ್. ಸಿ. ಪಾಸಾಗಿರಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಈ ಎರಡರಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಯಾವುದಾದರೊಂದನ್ನು ನಿಗದಿಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಲ್ಲಿ ಸೆವೆಂತ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡರ್ಡ್ ಇದ್ದರೆ ಸಾಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜುಗಳ ವಿಚಾರಕ್ಕೆ ಬಂದರೆ ಇವುಗಳನ್ನು ಚೆಕ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಇದೆ. ಆ ಫ್ಲೈಯಿಂಗ್ ಸ್ಕ್ವಾಡ್ ಎಂತ ಏನಿದೆ ? ಅದು ಅಲ್ಲಿಂದಿಲ್ಲಿಗೆ ಇಲ್ಲಿಂದಲ್ಲಿಗೆ ಫ್ಲೈಯ್ ಮಾಡುತ್ತಿದೆಯೇ ವಿನಾ ಅದು ಏನೂ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾತ್ರ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜುಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದಕ್ಕೆ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಇದೆ, ಯಾವುದಕ್ಕೆ ಇಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಮತ್ತು ಅವು ರೂಲ್ಸಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಓಡುತ್ತಿವೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಚೆಕ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲೂ ಮೂರು ಮೂರು ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಚೆಕ್ಕಿಂಗ್ ನಡೆಸತಕ್ಕ ಒಂದು ಖಾಯಂ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಬಹಳ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಈ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜುಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರುಗಳಿಂದಲೇ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿ ಹೊರಡುತ್ತಿವೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಒಟ್ಟು 498 ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜುಗಳಲ್ಲಿ 300 ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜುಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ಒಂದರಿಂದಲೇ ಹೊರಡುತ್ತವೆ. ಆದುದರಿಂದ ಇವುಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನನಗೆ ಇಷ್ಟು ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕೆ ಅವರಿಗೆ ನನ್ನ ವಂದನೆಗಳನ್ನರ್ಪಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಂಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಮಾದೇಗೌಡ (ಬನ್ನೂರು): —ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಬೇಡಿಕೆಯ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡತಕ್ಕ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಈ ಎಂ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಕಾರ್ಯಾಲಯ ವಂತ್ತು ಅದರ ಕಾರ್ಯವ್ಯಾಪ್ತಿ ಮತ್ತು ಅದರ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಗಳನ್ನು ದೃಷ್ಟಿಕೋನದಲ್ಲಿಟ್ಟು ಕೊಂಡು ನಾನು ಎರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಯಾವ ಹಿಂದುಳಿದ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಅದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಮೂಲ ತಳಹದಿ ಅಂದರೆ ಸಮಾಜವಾದ ಒಂದೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರೂ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿರತಕ್ಕ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಆ ಸಮಾಜವಾದಕ್ಕೆ ಮೂಲ ತಳಹದಿಯಾದ ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಯಾವ ರೀತಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನಾವು ಈಗ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡತಕ್ಕ ಕಾಲ ಬಂದಿದೆ. ನಾವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡತಕ್ಕ ಉದ್ದೇಶವಾದರೂ ಏನು ? ನಾವು ಯಾವುದನ್ನು ನಮ್ಮ ದೃಷ್ಟಿಕೋನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂಬುದರ ಬಗ್ಗೆ ಎರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಈ ದಿವಸ ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರು ಸ್ಟೇಟ್ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನಲ್ಲಿ 3,600 ಬಸ್ಸುಗಳಿವೆ. ಇಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದರ ಮೂಲ ಉದ್ದೇಶವಾದರೂ ಏನೆಂದರೆ—ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಮತ್ತು ಕಡುಬಡವರಿಗೆ ಸುಲಭ ದರದಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕೆಂಬುದೇ ಆಗಿದೆ. ಇದು ಬಹಳ ಅವಶ್ಯಕವಾದುದರಿಂದ ಸಮಾಜ ವಾದದಲ್ಲಿ ಇದರ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ಅರಿತು ನಾವು ಈ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದೆವು. ಮತ್ತು ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಎರಡನೇ ಉದ್ದೇಶವೇದರೆ ಒಬ್ಬ ಇಬ್ಬರಿಗೆ ಆಗುತ್ತಿದ್ದ ಹಣ ಸಂಪಾದನೆಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿ ಅದನ್ನು ಇಡೀ ದೇಶಕ್ಕೆ ಹಂಚತಕ್ಕ ಉದ್ದೇಶವೂ ಇದರಲ್ಲಿ ಅಡಗಿದೆ. ಈ ಎರಡು ಉದ್ದೇಶಗಳಿಂದ ಇದನ್ನು ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ನಾವು ಮಾಡಿದಂಥ ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದಿಂದ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೇನಾದರೂ ಪ್ರಯೋಜನ ಆಗಿದೆಯೇ ಎಂದು ನೋಡಿದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ಇದ್ದಂತೆ ಬಂಡವಾಳಶಾಹಿಗಳು ಲಕ್ಷಾಂತರಗಟ್ಟಲೆ ಇದರಿಂದ ಹಣವನ್ನು ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುವುದೇನೂ ತಪ್ಪಿಲ್ಲ. ಜೊತೆಗೆ ಬಡವರಿಗೇನಾದರೂ ಪ್ರಯಾಣದ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಅಗ್ಗದ ದರದಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಯೇ ಎಂದರೆ ಅದೂ ಕೂಡ ಇಲ್ಲ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಉದ್ದೇಶ ಹೀಗಾದರೆ ಇಂಥ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದಿಂದ ನಾವು ಸಮಾಜವಾದವನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಈಗ ಇನ್ನೊಮ್ಮೆ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕಾದುದು ಅಗತ್ಯವೆಂದು ನನಗೆ ಕಾಣುತ್ತಿದೆ. ಈ ಎರಡನ್ನೂ ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಇಲ್ಲಿ ನಾವು ಪದೇ ಪದೇ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೂ ಅವರು ಇದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಕಾನೂನಿನ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ಅವರು ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಅವರು ಗುರಿತಪ್ಪಿದ್ದಾರೆಂದು ನನಗೆ ಅನಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಕಾನೂನುಗಳನ್ನು ಶಾಸನಸಭೆಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದರೂ ಕೂಡ ಅವುಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಪಾಲಿಸದೆ ಇದ್ದರೆ, ಜಾರಿಗೆ ಕೊಡದೆ ಇದ್ದರೆ ಅದಕ್ಕೆಷ್ಟು ಬೆಲೆ ಬರುವುದು ಎಂಬುದನ್ನು ಉದಾಹರಣೆಯ ಮೂಲಕ ತಿಳಿಸುತ್ತೇನೆ. ಮೊನ್ನೆ ಒಂದು ಪ್ರಶ್ನೆಗೆ ಉತ್ತರ ಕೊಡುತ್ತಾ 400 ಕಾಂಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜುಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದಾಗಿ ಹೇಳಿದರು. ಅವಲ್ಲದೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಇಲ್ಲದೆ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೇಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ? ಕಾನೂನನ್ನು ಪಾಲಿಸ ಬೇಕಾದವರು ಪಾಲಿಸದಿದ್ದರೆ ಕಾನೂನುಮಾಡಿ ಪ್ರಯೋಜನವೇನು? ಇದಕ್ಕೆ ಉತ್ತರ ಬೇಕು. ಎಷ್ಟೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರೂ ಕೂಡ ಕಾನೂನು ಮಾಡಿದಾಗ ಅದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಪಾಲಿಸ ದಿರುವ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿರುವುದರಿಂದ ಕಾನೂನಿನ ಫಲ ದೊರಕದಿರುವುದರಿಂದ ಇದಕ್ಕೆ ಯಾವ ರೀತಿ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ಎಂ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ನಲ್ಲಿ ನನಗೆ ತಿಳಿದ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಟೈರುಗಳ ಅಭಾವ ಬಹಳಮಟ್ಟಿಗಿದೆ. ಹಾಗಿರುವಾಗ ಮೆಕ್ಯಾನಿಕ್ಸ್ ಬುದ್ಧಿವಂತಿಕೆಯ ಅಭಾವದಿಂದ ಸಾರಿಗೆ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಮೈಸೂರು ಡಿಪೋಕ್ಕೆ 800 ಟೈರು ಗಳನ್ನು ರೀಬಿಲ್ಡ್ ಮಾಡಲು ಕಳಿಸಿದರೆ ಅಷ್ಟೂ ರಿಜೆಕ್ಟ್ ಆಗಿವೆ. ಅವನ್ನು ರೀಬಿಲ್ಡ್ ಮಾಡಿದ್ದರೆ ಎಷ್ಟೋ ಅಭಾವ ತಪ್ಪುತ್ತಿತ್ತು. ರಿಜೆಕ್ಟ್ ಮಾಡಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು? ಮೈಸೂರು ಡಿಪೋದಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬಿಚ್ಚಿ ನೋಡದೆ ಅಲಕ್ಷ್ಯಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬ ಆಪಾದನೆಯಿದೆ. ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಮೆಕ್ಯಾನಿಕ್ಸ್ ಬುದ್ಧಿವಂತಿಕೆ ಉಪಯೋಗಮಾಡದೆ ಕೋಟ್ಯಂತರ ರೂಪಾಯಿ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿದರೆ ನಮ್ಮ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಬಂದು ಗಾಡಿಗಳೂ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಓಡಲು ಅವಕಾಶವಾಗುವುದು.

ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಆಕ್ಟ್ ಪ್ರಕಾರ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಪ್ಲಸ್ ಸರ್‌ಛಾರ್ಜ್ ವಸೂಲು ಮಾಡು ತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನನ್ನ ಸಲಹೆ ಈ ಎರಡನ್ನೂ ಒಟ್ಟಿಗೆ ಮಾಡಿದರೆ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಜಾಸ್ತಿ ಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದು. ಕಾರಣ ಇಷ್ಟೆ. ಟಿ.ಪಿ.ಜಿ. ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಮರ್ಜ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಮದ್ರಾಸಿನಲ್ಲಿ ಹೀಗೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಅದಕ್ಷತೆ, ಮತ್ತು

ಸಾಮೀಲಾಗಿ ಇರುವುದು ಲೋಪದೋಷಗಳಿಗೆ ಕಾರಣವಿರಬಹುದು. ಆದುದರಿಂದ ಬರಬೇಕಾದ ಟಿ.ಪಿ.ಜಿ. ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಟಿ.ಪಿ.ಜಿ.ಯನ್ನು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಜೊತೆಗೆ ಮರ್ಜ್ ಮಾಡಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು, ಲೆಕ್ಕ ಹೆಚ್ಚು ಇಡಬೇಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಹಾಗೆ ಮಾಡಿದರೆ ಮತ್ತು ಸರಕಾರಕ್ಕೂ ಎರಡರಷ್ಟು ತೆರಿಗೆ ಬರುವುದು.

ಆರ್.ಟಿ.ಒ. ಮತ್ತು ಆರ್.ಟಿ.ಎ.ಗಳಲ್ಲಿ ಪಕ್ಷಪಾತ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಸರಕಾರಿ ಪಕ್ಷದಿಂದ ಪಕ್ಷಪಾತ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಕೋರ್ಟು ಅವಕಾಶ ಕೊಡಬಾರದೆಂದು ಹೇಳಿರುವಾಗ ಕೂಡ ಆರ್.ಟಿ.ಎ.ಗಳು ಅದನ್ನು ಉಲ್ಲಂಘಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಕೆಲವು ಆಪರೇಟರುಗಳು ಪುನಃ ಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋಗಿ ಸಾವಿರಾರು ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚುಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೇನು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ?

ಶ್ರೀ ಅಜೀಜ್ ಸೇಟ್ :—ಅಂಥ ಕೇಸಸ್ ಇದ್ದರೆ ತಿಳಿಸಿ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಮಾದೇಗೌಡ :—ತಿಳಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇಂಥ ಸಂದರ್ಭಗಳು ಕೋರ್ಟಿಗೆ ಪುನಃ ಬಂದು ಕೋರ್ಟಿನ ಆಜ್ಞೆಯನ್ನು ಉಲ್ಲಂಘಿಸಿರುವುದಕ್ಕೆ ಸ್ಟೈಕ್ಚರ್ ಪಾಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಕಾಲ ಮಿತಿ ಇರುವುದರಿಂದ ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ವಿ. ಕೃಷ್ಣರಾವ್ (ಗೌರಿಬಿದನೂರು):—ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ದಿವಸ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಮಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಚಿವರು ಮಂಡಿಸಿರುವ ಬೇಡಿಕೆಗಳಿಗೆ ಬೆಂಬಲ ಕೊಡುತ್ತಾ ಒಂದೆರಡು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ವಿಚಾರ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಗಾಗಿರುವ ಜಿಲ್ಲೆ. ಇಲ್ಲಿನ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದವರು ಬಹಳ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನನುಭವಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ ಸರಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಬಹಳಮಟ್ಟಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗಿ ಅವರು ಸೇರಬೇಕಾದ ಸ್ಥಳವನ್ನು ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಸೇರದೆ ಮಧ್ಯೆ ನಿಂತಿರುವ ಅನೇಕ ಪ್ರಕರಣಗಳಿವೆ. ಯಾವ ಸ್ಥಳವನ್ನು ಸೇರಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ಸೇರುವ ನೆಚ್ಚಿಗೆಯೇ ಇಲ್ಲದೇ ಅನೇಕ ವೇಳೆ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಅನೇಕ ವೇಳೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವ ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳು, ಸಂಸಾರಿಗಳು ರಾತ್ರಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲೇ ನಿದ್ರೆ ಮಾಡಬೇಕಾದ ಸಂದರ್ಭ ಬರುವುದುಂಟು. ಇದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಸರಕಾರ ಏಕೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿತೋ ಅರ್ಥವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವ ಉದ್ದೇಶವೇನೋ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಸಮಾಜವಾದದ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕನುಗುಣವಾಗಿ ಇದನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಬಂಡವಾಳಶಾಹಿಗಳು ಇದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಲಾಭ ಪಡೆಯುವರು. ಇದನ್ನು ಕಡಮೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂಬ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಸರಕಾರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿರುವುದೇನೋ ಸರಿಯೇ. ಆದರೆ ಆ ಉದ್ದೇಶ ಎಷ್ಟುಮಟ್ಟಿಗೆ ನೆರವೇರುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಬಹಳ ವ್ಯಥೆಯಿಂದ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಉದ್ದೇಶ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ನೆರವೇರಿಲ್ಲ.

ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ಬೇಡಿಕೆಯ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಹೇಳಬೇಕು ಎಂದರೆ, ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಅನೇಕ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇಂಟರ್‌ಸ್ಟೇಟ್ ಪರ್ಮಿಟ್‌ನಿಂದ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಒಂದೇ ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದರೆ, ಆರ್. ಟಿ. ಸಿಟಿ ಬಸ್ ಎಂದು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ ಇದೆ. ಬಸ್ ಯಾವ ಟೈಂನಲ್ಲಿ ಹೊರಡುತ್ತದೆ, ಯಾವ ಟೈಂನಲ್ಲಿ ಸೇರುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಗಡಿಯಾರ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಹೇಳಬಹುದು. ಮತ್ತು ಈ ಬಸ್ಸನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡು ನಾವು ಟೈಂಅನ್ನು ಅಡ್ಜಸ್ಟ್ ಮಾಡಬಹುದು ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಗೌರಿಬಿದನೂರ್‌ಗೆ ಅದು ಆರು ಗಂಟೆಗೆ ಒಂದು ನಿಮಿಷವೂ ತಡವಾಗಿ ಬಂದಿರುವುದು ಕಾಣಲಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ನಾನು ಗಡಿಯಾರ ಇಟ್ಟು ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಬಸ್ಸುಗಳ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ

ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬರತಕ್ಕ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಉದ್ದೇಶ ಏನು ಇದೆ ಅದನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ನಾನು ಭಾವಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಮುಂದಾದರೂ ಕೂಡ ಯಾವ ಬಸ್ ಯಾವ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಒಂದು ಶಿಸ್ತನ್ನು ತಮ್ಮ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲು ತಾವು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದೇನೆ.

ಎರಡನೆಯದು, ಬಸ್ ಚಾರ್ಜು ಏನು ಇದೆ ಅದು ಹೇರಳವಾಗಿ ಆಗಿರುವುದು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ ಎಂದು ನಾನು ಭಾವಿಸುತ್ತೇನೆ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಗೋರಿಬಿದನೂರಿಗೆ ಎರಡೂವರೆ ರೂಪಾಯಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ, ಆದರೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಎರಡು ರೂಪಾಯಿ ತೊಂಭತ್ತು ಪೈಸೆಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಸಾಮಾನ್ಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಏನು ಅನುಕೂಲ ಇದೆಯೆಂದು ಪ್ರಶ್ನೆಮಾಡಿದರೆ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ನಾವು ಉತ್ತರ ಕೊಡುವ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿಲ್ಲ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿರುವ ಮುಖ್ಯ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಒಂದೆರಡು ಮೈಲಿ ದೂರದಲ್ಲಿ ಇರುವ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಅಥವಾ ಊರಿಗೆ ಹೋಗಿ ಬರುವ ಸಂದರ್ಭ ಇದೆ. ಇಂಥ ಊರುಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿಬರುವ ಚಾರ್ಜನ್ನು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್‌ಗಳವರು ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ, ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಅಂಥ ಊರುಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿ ಬರುವ ಚಾರ್ಜನ್ನೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಗೋರಿಬಿದನೂರಿನಿಂದ ಗುಡಿಬಂಡೆಗೆ ಹೋಗಿ ಬಂದರೆ, ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಊರುಗಳಿಗೆ ಹೋದರೆ ರನ್ನಿಂಗ್ ಮೈಲೇಜ್ ಅನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಅದು ಮುಖ್ಯವಲ್ಲ. ಯಾವ ಸ್ಥಳದಿಂದ, ಯಾವ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಸೇರಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಚಾರ್ಜನ್ನು ತೆಗೆದು ಕೊಂಡು ಮಧ್ಯೆ ಇರತಕ್ಕ ಇಂಟರ್‌ನಲ್ ಪ್ಲೇಸಸ್ ಏನು ಇರುತ್ತವೆ ಅದಕ್ಕೆ ಹೋಗಿಬಿಟ್ಟು ಬರತಕ್ಕ ಚಾರ್ಜಸ್ ಮನ್ನಾಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾನು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ, ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್‌ನವರು ಬಹಳಷ್ಟು ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ನಲ್ಲಿ ಏನು ನ್ಯೂನತೆಗಳು ಇವೆ ಅವುಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿಕೊಂಡ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಅಪರೂ ಮಾಡಿರತಕ್ಕ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಉದ್ದೇಶ ಬಹಳ ಮಟ್ಟಿಗೆ ನೆರವೇರುತ್ತದೆ. ಇದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕಂಟಿನ್ಯೂ ಆದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಏನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರೂ ಕೂಡ ಅದರಿಂದ ಒಳ್ಳೆಯದನ್ನು ಮಾಡುವ ಬದಲು ಕೆಟ್ಟದ್ದನ್ನು ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇನ್ನು ಮುಂದಾದರೂ ಕೂಡ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸಕಾಲಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು, ಯಾವ ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೋಗಬೇಕು ಎನ್ನುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿಬಿಟ್ಟು, ಈ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕೊಟ್ಟು ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪ್ರಭಾಕರ್ (ವರ್ತೂರು) :—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೈಗೊಂಡಿರತಕ್ಕಂಥ ಅನೇಕ ಕಾರ್ಯಕಲಾಪಗಳಲ್ಲಿ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಇಲಾಖೆ ಕೂಡ ಒಂದು. ಇದರಲ್ಲಿ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸಿನವರ ವ್ಯವಹಾರವನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡಿ ದಿನೇ ದಿನೇ ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಳ್ಳೆಯ ರೀತಿಯಿಂದ ಸೇವೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಪ್ರಯತ್ನ ಪಟ್ಟರೂ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ ಓನರ್ಸ್ ಹೇಳುವುದಕ್ಕಿಂತ ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಹೇಳುವ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದರೆ, ಆ ಮಟ್ಟಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿಲ್ಲ ಎಂದು ಅನ್ನಬೇಕು. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣಗಳನ್ನು ನಾನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋದರೆ ದಿನಗಟ್ಟಲೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಪ್ರಕೃತದಲ್ಲಿ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಕಷ್ಟಗಳು ಏನು ಎಂದು ತಿಳಿದು ಒಂದೆರಡು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಮುಂದೆ ಇಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಪಡುತ್ತೇನೆ. ಮೊದಲಿನ ಕಷ್ಟ ಏನೆಂದರೆ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಸಾಲದು ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಖಾಯಿಲೆ ಬೇಗ ಬೇಗ ಬರುತ್ತದೆ ಎಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಆದರೆ ಈಗ

ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬೇಕಾದಷ್ಟಿದೆ. ಬ್ಯಾಂಕ್ ನ್ಯಾಷನಲೈಸೇಷನ್ ಸ್ಕೀಂ ಮಾಡಿರುವುದರಿಂದ ಬ್ಯಾಂಕುಗಳವರು ಬೇಕಾದಷ್ಟು ದುಡ್ಡು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಹಿಂದೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಅಪ್ಪಣೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರು. ಈಗ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತರಿಸುವುದು ಕಷ್ಟ ಎಂದು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡರೂ ಕೂಡ ಒಟ್ಟು ಎಷ್ಟು ಬಸ್ಸು ಬೇಕು ಎಂದು ಒಂದು ಪ್ಲಾನ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರಬೇಕು. ಅದನ್ನು ಸ್ಟೇಜ್ ಬೈ ಸ್ಟೇಜ್ ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏನು ತೊಂದರೆ ಇದೆಯೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಹೆಚ್. ಎಂ. ಟಿ., ಬಿ. ಇ. ಎಲ್. ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಹತ್ತಿರ 400, 500 ಸ್ವಂತ ಬಸ್ಸುಗಳಿವೆ. ಅವರು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸೆಕ್ಷನ್ ಮುಚ್ಚುತ್ತೇವೆ, ನಮ್ಮಲ್ಲಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ ನಮಗೆ ಬಸ್ಸಿನ ಸರ್ವಿಸ್ ಯಾವಯಾವಾಗಬೇಕೋ ಆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಸರ್ವಿಸುಕೊಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಟರ್ನಿನಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಡೆಡ್ ಮೈಲೇಜ್ ಉಳಿಯುತ್ತದೆ. This will also be economically useful from the national point of view HMT, HAL, BEL ಅವರ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಅಲ್ಲಿ ಹರಕಲು ಮುರುಕಲು ಬಸ್ ಮೂಲೆಗೆ ಬಿದ್ದಿರುವುದನ್ನು ಬಣ್ಣ ಬಳಿಸಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡುಬಿಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. You may follow your own method and examine their terms and conditions ಮುಖ್ಯವಾಗಿ 400 ಬಸ್ ಹೊಸದಾಗಿ ತಂದು ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವ ಬದಲು ಕಂಡೀಷನ್‌ನಲ್ಲಿರುವ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ನಮಗೆ ಇರುವ ಬಸ್ಸಿನ ಕೊರತೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡಬೇಕು. ನಮಗೆ ಲಾಸ್ ಆಗಬಾರದು. ಆ ವಿಚಾರ ಆಗಲೇ ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದಿದ್ದೇನೆ. ಅದನ್ನು ಪರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿಸುತ್ತೇನೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅದು ಯಾವ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆಯೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಪರೀಕ್ಷೆಮಾಡಿ ನೋಡಿ ನಾವು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು ಎಂದು ನಾನು ಸೂಚನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಇದನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ತರೋ ಎಗ್ಸಾಮಿನ್ ಮಾಡಬೇಕು ಅವರೇ ಬರಲಿ, ಆಮೇಲೆ ನೋಡುವ ಎನ್ನುವ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಬಿಡಬೇಕು. We have to throw our cards ಆ ರೀತಿ ಪ್ರಯತ್ನಪಟ್ಟು ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಜಾಸ್ತಿಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ಲಾಂಗ್ ಜರ್ನಿಯಲ್ಲಿ ಇಂಜನ್ ಛೇಂಜ್‌ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಲಾಂಗ್ ಡಿಸ್ಟೆನ್ಸ್ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ಛೇಂಜ್ ಮಾಡುವುದನ್ನು ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಕೆಲವರು ವಯಸ್ಸಾದ ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಅವನು ಸ್ಪೀಡಾಗಿ ಹೋದರೆ, ಅವನ ಗತಿ ಏನು ? ಅವನಿಗೆ ಫ್ಯಾಮಿಲಿ ಪೆನ್‌ಷನ್ ಕೊಡುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಅವನ ಕಷ್ಟ ತಪ್ಪಿಸುವುದು ಸೂಕ್ತ ಎಂದು ನನಗನ್ನಿಸುತ್ತದೆ. ಲಾಂಗ್ ಜರ್ನಿಯಲ್ಲಿ ಡ್ರೈವರ್ಸನ್ನು ಛೇಂಜ್‌ಮಾಡಬೇಕು ಬಸ್‌ನ್ನು ಕೂಡ ಛೇಂಜ್‌ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಮಾಡಬೇಕು. ಸರ್ವೀಸ್‌ನಲ್ಲಿರುವವರ ಕಷ್ಟ ಏನು ಎಂದು ನೋಡಬೇಕು. ಬಸ್ ಕಾದು ಅದನ್ನು ಮುಟ್ಟಿದರೆ ಅವನ ಕೈ ಬೊಬ್ಬೆ ಏಳುತ್ತದೆ. ಡ್ರೈವರ್ ಮೈ ಮುಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ಸ್ಟಾಫಿಂಗ್ ಪ್ಯಾಟರ್ನ್ ಏನು ಇದೆ ಎಂದು ಅದನ್ನು ವೆಲ್‌ಫೇರ್ ಮಿನಿಸ್ಟರ್ ವಿಮರ್ಶೆಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಚಿಕ್ಕ ಕಮಿಟಿ ಮಾಡಬೇಕು How to improve the service conditions of the staff ಎಂದು ಸ್ವಲ್ಪ ನೋಡಬೇಕು. ಹಣ್ಣು ತಿನ್ನುವವನು ನುಣುಚಿಕೊಂಡ, ಸಿಪ್ಪೆ ತಿಂದವನು ಸಿಕ್ಕಿಹಾಕಿಕೊಂಡ ಎನ್ನುವ ಹಾಗೆ ಆಗಬಾರದು. ಅವರ ಹೆಂಡತಿ ಮಕ್ಕಳ ಕಷ್ಟ ನೋಡಬೇಕು. ನಗುತ್ತಾ ನಗುತ್ತಾ ನ್ಯಾಷನಲ್ ಮೈಂಡೆಡ್ ಔಟ್‌ಲುಕ್‌ನಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವವರಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ಕೊಡಬೇಕು. ಮೆರಿಟ್ ಯಾರಿಗೆ ಇದೆಯೋ ಅವರಿಗೆ ರೆಕಗ್‌ನಿಷನ್ ಕೊಡಬೇಕು, ಹೊಟೇಲ್ ಮನಾಪಲಿಮಾಡಿ, ಪಿಕ್ಚರ್ಸ್ ಹೌಸ್ ಮನಾಪಲಿಮಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾ ಸರ್ಕಾರ ಎಲ್ಲದಕ್ಕೂ ಕೈಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸಿನವರು ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಂದು ಕೆಲಸವನ್ನೂ ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಆಸ್ಪದ ಕೊಡಬಾರದು. ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜಸ್ ಯಾವ ರೀತಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿವೆ, ಗೌರ್ನಮೆಂಟ್ ಬಸ್‌ನಿಂದ ಎಷ್ಟು ವರಮಾನ ಬರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಿದರೆ

ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸಸ್ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವುದಲ್ಲದೆ ಅವುಗಳಿಂದ ಬಹಳ ಲಾಭ ಕೂಡ ಬರುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದ ಬಸ್‌ಗಳು ತಿರುಕಲು ಮುರುಕಲು ಸೀಟಿಲ್ಲ ಜಾರುವುದು, ಬೀಳುವುದು, ಇಂಥಹ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಅವುಗಳನ್ನು ಚೆಕ್‌ಡ್ ಅಂಡ್ ಫೌಂಡ್ ಕರೆಕ್ಟ್ ಎಂದು ಬರೆದಿರುತ್ತಾರೆ. ಈ ರೀತಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಇರುವುದು ಒಂದು ಕಡೆ ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆ ಆ ಬಸ್‌ಗಳಿಂದ ಲಾಭ ಕೂಡ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ನನಗೆ ಲೆಜಿಸ್ಲೇಚರ್ ಹೋಂ ಜ್ಞಾಪಕಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಮೂರು ರೂಪಾಯಿ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ, ಒಳ್ಳೆಯ ಊಟ ಹಾಕಿ ಅಂದರೆ 25 ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಒಳ್ಳೆಯ ಊಟ ಸಿಕ್ಕಿಲ್ಲ ಈಗ ಸ್ವಲ್ಪ ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗಳಿಂದ ಏಕೆ ಲಾಭ ಬರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಆರ್.ಟಿ.ಒ. ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ನೋಡಿ. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಬಡತನವೆ? ಬೇಕಾದರೆ ನೀವೇ ಒಂದು ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಕಟ್ಟಿಕೊಳ್ಳಿ, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಕೂಡಲೇ ಇದನ್ನು ಒಂದು ಒಳ್ಳೆಯ ಬಿಲ್ಡಿಂಗಿಗೆ ಬದಲಾಯಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇಲ್ಲಿ ಬಹುತೇಕ ರಾಜಕೀಯ ಇದೆ. ಎಲ್ಲ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಹುಟ್ಟುವ ಇಲಾಖೆ ಅಂದರೆ, ಈ ಇಲಾಖೆ. ಇಲ್ಲಿ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಪಾಲಿಟಿಕ್ಸ್ ಡೆವೆಲಪ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಸ್ಟಾಫ್ ಸೆಕ್ಷನ್ನಿನಲ್ಲಿ ಪೊಲೈಟ್ ಆಗಿ ಇಲ್ಲದೆ ಇರುವ ಜನ ಉಂಟು. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು ಸರ್ವಿಸ್ ವೈ೦ಡೆಡ್ ಇಲ್ಲದೇ ಇರುವ ಸ್ಟಾಫನ್ನು ಇರೆಸ್ಪೆಕ್ಟಿವ್ ಡ್ಯಾಡರ್ ಸ್ಕ್ರೂಟಿನೈಸ್ ಮಾಡಿ ಬದಲಾಯಿಸಬೇಕು. ಸರ್ವೀಸ್ ವೈ೦ಡೆಡ್ ಇರುವ ಸ್ಟಾಫನ್ನು ಹೇಗೆ ಇಂಪ್ರೂವ್ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಸಲಹೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಪಬ್ಲಿಕ್‌ಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ಹಾಗೆ ಬಸ್ ಷೆಲ್ಟರುಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕು. ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಜನರಿಗೆ ವಿಪರೀತ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಾ ಇದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಬಸ್ ಷೆಲ್ಟರುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಬಸ್ಸುಗಳು ಏನಾದರೂ ಕೆಟ್ಟುಹೋದರೆ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್‌ನಲ್ಲಿ 3 ದಿವಸ ಹಿಡಿಯುತ್ತದೆ. ಕಾರಣ ಕೇಳಿದರೆ ಅವನು ಆನ್ ಲೀವ್ ಆಫ್, ಎಂದು ಹೀಗೆಲ್ಲಾ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆದುದರಿಂದ ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕಾದರೆ ನೈಟ್ ಟೈಮ್ ಎಕ್ಸ್‌ಟ್ರಾ ಸ್ಟಾಫ್ ಮತ್ತು ಷಿಫ್ಟ್ ಹಾಕಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಈವೊತ್ತು ರಿಪೇರಿಗೆ ಬಿಟ್ಟ ಬಸ್ಸು ನಾಳೆಯೇ ಟ್ರಿಪ್‌ಗೆ ಹೋಗುವ ಹಾಗೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕು. ಹಾಗೆ ಮಾಡಿದರೆ ರಿಪೇರಿ ಜಾಡ್ಯ ಹೋಗುತ್ತದೆ.

ಇನ್ನು ಇವರ ಕೇಡರ್ ಅಂಡ್ ರೆಕ್ರೂಟ್‌ಮೆಂಟ್ ರೂಲ್ಸ್ ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಅವರಲ್ಲಿ ಗ್ರುಂಬಲ್ ಇದೆ. ತಾವು ಈ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೇಲೆ ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಮತ್ತು ಸ್ಟಾಫ್‌ಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಅನುಕೂಲತೆ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟು ಅವರ ಗ್ರುಂಬಲ್‌ನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿ ಇದರಲ್ಲಿ ಲಾಭ ಬರುವ ಹಾಗೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಥರೋ ಎಕ್ಸಾಮಿನ್ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಹೆಚ್. ಎ. ಎಲ್. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ನನಗೆ ಉತ್ತರ ಹೇಳಬೇಕು ಮತ್ತು ಅವರ ಕಷ್ಟಸುಖವನ್ನು ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಂಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಎಂ. ಮಂಜುನಾಥ (ತಿಪಟೂರು) :—ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಧ್ಯಕ್ಷಣಿಯವರೇ, ಈವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಮಾನ್ಯ ಕಾರ್ಮಿಕ ಮಂತ್ರಿಗಳು ವಾಹನ ತೆರಿಗೆ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಮಿಕ ಹಾಗೂ ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕೆ

ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂಥ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಏನು ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೋ ಅದನ್ನು ವಿರೋಧ ಮಾಡುತ್ತಾ ಮತ್ತು ಈ ಬಗ್ಗೆ ನನ್ನ ಅನುಭವಕ್ಕೆ ಬಂದಂಥಾ ವಿಷಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದೆರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಕಾರ್ಮಿಕ ನಾಯಕ ರಾಗಿದ್ದು ಈಚೆಗೆ ಈ ಶಾಖೆಯ ಮಂತ್ರಿತ್ವವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಅಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಬಂದು ಒಂದು ವರ್ಷ ಆಯಿತು. ಅವರು ಅಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಬಂದಾಗ ನನಗೆ ಅನಿಸಿತು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಮಿಕ ವರ್ಗದವರ ಹಿತಚಿಂತನೆ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತದೆ ಎಂದು. ಯಾರ್ಯಾರು ನಂಬಿದ್ದರೋ ಅವರಲ್ಲಿ ನಾನೂ ಒಬ್ಬ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಅವರು ಕೊಟ್ಟಂಥ ಹೇಳಿಕೆಗಳನ್ನು ನೋಡಿದಾಗ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಮಿಕರ ತೊಂದರೆಗಳು ಏನು ಇವೆ ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕಾದರೆ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ, ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಹಿತರಕ್ಷಣೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆದಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ತಾಲ್ಲೂಕಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಹಿತರಕ್ಷಣೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯ ಮನೋಭಾವದಿಂದ ನೋಡಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಸಾಧಾರಣ ವಾಗಿ ತಾಲ್ಲೂಕಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಷಾಪ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಜನರು ಏನು ಇದ್ದಾರೆ ತಾತ ಮುತ್ತಾತನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಅಂಗಡಿಗಳಲ್ಲಿ ತಿಂಗಳು ಒಂದಕ್ಕೆ 50–60 ರೂಪಾಯಿನಂತೆ ಸಂಬಳ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಅವರ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವ ರೀತಿಯಾದ ಕನಿಕರವೂ ಇಲ್ಲದೆ, ಯಾವ ರೀತಿಯಾಗಿಯೂ ಸಹಾಯವೂ ಇಲ್ಲದೆ ಅವರು ನಿರ್ಗತಿಕರಾಗಿ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಬಾಳಬೇಕಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿದೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ತಾಲ್ಲೂಕಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿರುವ ಕಾರ್ಮಿಕ ಜನಕ್ಕೆ ಏನು ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸಿಕೊಡುತ್ತಾ ಇದ್ದೀರಿ ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಎಷ್ಟು? ಅವರ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯನ್ನು ಏನಾದರೂ ನೋಡಿದ್ದೀರಾ? ಅವರ ಕುಂದುಕೊರತೆಗಳು ಏನು ಇದೆ ಎಂದು ನೋಡಿದ್ದೀರಾ? ಈ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಸರ್ಕಾರ ಇದರಲ್ಲಿ ನೂರಕ್ಕೆ ನೂರು ಪಾಲು ಅಷ್ಟು ವಿಫಲವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ನಮ್ಮ ಊರಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಮಿಕ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂಥ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಒಂದೊಂದು ಅಂಗಡಿಗೆ 3 ರಿಂದ 5 ರೂಪಾಯಿಯವರೆಗೆ ಮಾಮೂಲು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ರೀತಿ ಆದರೆ ನೀವು ಕಾರ್ಮಿಕರ ಹಿತರಕ್ಷಣೆ ಏನು ಮಾಡುತ್ತೀರೋ ಏನೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಈ ರೀತಿ ಬೇಜವಾಬ್ದಾರಿಯಿಂದ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದರೆ ಅವರು ಕಾರ್ಮಿಕರ ಹಿತರಕ್ಷಣೆಯನ್ನು ಎಷ್ಟುಮಟ್ಟಿಗೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಅವರ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಶೋಚನೀಯವಾಗಿದೆ. ಮುಂದೆ ಅವರ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ನಾನು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಅದು ಏನೆಂದರೆ ಯಾವುದೇ ಒಂದು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕೈಗಾರಿಕೆಯೇ ಆಗಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉದ್ಯೋಗದಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಕಾರ್ಮಿಕ ವರ್ಗದವರಿಗೆ ಆ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ 25 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ವರಮಾನ ಇದ್ದರೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಇಂತಿಷ್ಟು ಅಮೌಂಟನ್ನು ಬೋನಸ್ ಆಗಿ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಮಾಡಬೇಕು. ಅವರು ಇಷ್ಟು ವರ್ಷ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದರೆ ಇಷ್ಟು ಧನಸಹಾಯ ಮಾಡಬಹುದು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಮೊದಲು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಸಣ್ಣಸಣ್ಣ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ ವಿಷಯವಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ತೆಂಗಿನಕಾಯಿ ಕೈಗಾರಿಕೆ, ಪರಕೆ ಕೈಗಾರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಏನು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೋ ಅವರಿಗೆ ಒಂದೇ ತರಹ ಕೂಲಿ ಇಲ್ಲ. ಒಬ್ಬೊಬ್ಬರು ಒಂದೊಂದು ತರಹ ಕೂಲಿ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಕಾರ್ಮಿಕ ವರ್ಗದವರಿಗೆ ಬಹಳ ಅಸಮಾಧಾನವಾಗಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ಒಂದು ರಕ್ಷಣೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಇದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಒಂದು ವಿಷಯ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಸಮಾಜವಾದ ಹೇಳ ತಕ್ಕಂಥ ಸರ್ಕಾರ ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಕಾರ್ಮಿಕ ವರ್ಗದಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿ ತರಲಿ. ಯಾವ ರೀತಿ ಎಂದರೆ, ಯಾವ ಕಾರ್ಮಿಕನು ತಿಂಗಳು ಒಂದಕ್ಕೆ 100 ರೂಪಾಯಿ ಸಂಬಳ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳು ತ್ತಾನೋ ಆತನ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಉಚಿತ ವಿದ್ಯಾಭ್ಯಾಸ, ಉಚಿತ ಪುಸ್ತಕಗಳು, ಕಾಲೇಜು ವಿದ್ಯಾಭ್ಯಾಸ, ಉಚಿತ ಔಷಧಿಗಳನ್ನು ಅವರ ಕೈಯ್ಯಲ್ಲಿ ಕೊಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಇದರಂಥ ಕೀಳುಮಟ್ಟದ ಕೆಲಸ ಮತ್ತಾವುದೂ ಇಲ್ಲ. ಯಾವ ಒಂದು ಘನ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಜನತೆಯ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಏನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದಿರೋ ಅದರ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲ. ಈ ಮನಾಪಲಿ ಲೈನ್‌ನಲ್ಲಿ ಏನು ಸರ್ಕಾರದ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆಯೋ ಅದು ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಬೇಕಾದರೆ ಮಂತ್ರಿಗಳೇ ಬಂದು ನೋಡಲಿ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ನಮ್ಮ ತಿಪಟೂರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಆ ಮನಾಪಲಿ ರೂಟಿನಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಸಹ ನೂರಾರು ಜನರು ಪ್ರತಿನಿತ್ಯವೂ ಕಾದು ಕಾದು ಟೈಮಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬರದೆ ಅವರ ಕೆಲಸ, ಅವರ ವ್ಯಾಪಾರದ ಕೆಲಸ, ಕೋರ್ಟ್ ಕೆಲಸ ಎಲ್ಲವೂ ವಿಫಲವಾಗಿದೆ. ಅನೇಕ ಕಷ್ಟಗಳನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇನ್ನು ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜಸ್ ಕೂಡ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸಂತೋಷ. ಆದರೆ ಸಮತಾವಾದದ ಸಮಾಜ ರಚನೆ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆ ಕೊಡುವುದು ಬೇಡ. ಎಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಶಕ್ತಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲವೋ ಅಲ್ಲಿಯ ವರೆಗೆ ಪರಿಪೂರ್ಣವಾದ ಶಕ್ತಿ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಜನರಿಗೂ ಕೊಡದೆ, ತಮಗೂ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಶಕ್ತಿ ಇರದೆ ಇಂಥಾ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು ತಪ್ಪಾಗುತ್ತದೆ. ಮೊದಲು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಮಾರ್ಗಗಳು ಏನು ಇವೆ ಅಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಜನರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ಕೊಡುವ ಯೋಜನೆ ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳಿ. ಮೊದಲೇ ಸಾಕಷ್ಟು ಹಣ ಇಲ್ಲ. ಮತ್ತು ಸರಿಯಾಗಿ ಚಾಸಿ ಸಿಕ್ಕುವುದಿಲ್ಲ. ಪಬ್ಲಿಕ್ ಸೆಕ್ಟಾರ್‌ನಲ್ಲಿ ಹಣ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ಅವರ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಅದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಅವರ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜಸನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ವಹಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಹೋದರೆ ಆ ಬಸ್ಸುಗಳೂ ಕೂಡ ಈಗ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಯಾವ ರೀತಿ ನಡೆಯುತ್ತದೆಯೋ ಆ ರೀತಿ ನಡೆದರೆ ಜನರಿಗೆ ಮತ್ತಷ್ಟು ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ತಾವು ಇದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಯಾರಿಗೆ ತನ್ನ ಕೈಯ್ಯಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಸಾಧ್ಯ ಇರುತ್ತದೋ, ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಶಕ್ತಿ ಇರುತ್ತದೋ ಅಷ್ಟೇ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಷ್ಟೇ ಚೌಕಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕು. ಈಗ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿರತಕ್ಕಂಥ ಮಾರ್ಗಗಳು ಏನಂ ಇವೆ ಅದನ್ನು ಪರಿಪೂರ್ಣವಾಗಿ ನಡೆಸುವಂತೆ ಮಾಡಿ. ಅದನ್ನೇ ಸರಿ ಮಾಡದೆ ಇದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಯದೇ ಹೋದರೆ ಜನರಿಗೆ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟ ಹಾಗೆ ಆಗುತ್ತದೆ.

ಈ ಎರಡೂ ಇಲಾಖೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕರಾಗಿರತಕ್ಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಬಹಳ ಕಡಮೆ ಇದೆ. ಒಳ್ಳೆಯವರೂ ಇದ್ದಾರೆ, ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಸರ್ವೇಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಇಲಾಖೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಆರ್. ಟಿ. ಒ. ಆಫೀಸು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ಬ್ರೇಕ್ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್ ಇವರೆಲ್ಲ ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇದು ಎಲ್ಲಿಂದ ಬಂತು ಎಂದರೆ, ಯಾರು ಸರ್ಕಾರದ ಕಾನೂನನ್ನು ಮುರಿದು ಹಾಕುತ್ತಾರೆ, ಕಾನೂನನ್ನು ಉಲ್ಲಂಘನೆ ಮಾಡಿ ದುಡಿಯುತ್ತಾರೆ ಅಂಥವರು ಮಾತ್ರ ದುಡ್ಡು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕ ಆದಾಯವೇನೇ ಆಗಲೀ, ಅವರು ಮಾತ್ರ ಸ್ವಂತ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ.

ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಯಾರಿಗೆ ಬೇಕಾದರೂ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಕಾರ್ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆಯೋ ಇಲ್ಲವೋ, ಯಾರಾದರೂ ಇನ್‌ಫ್ಲುಯೆನ್ಸ್ ಮಾಡಿದರೆ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಅದರಿಂದ ಅಪಘಾತಗಳು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತವೆ. ಮೊದಲು ಸರಿಯಾಗಿ ಪರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಮತ್ತು ಆನಂತರವೇ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕೊಡಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಅಜೀಜ್ ಸೇಟ್ ಅವರು ಕಾರ್ಮಿಕ ನಾಯಕರು. ದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಕಾರ್ಮಿಕವರ್ಗದ ಹಿತರಕ್ಷಣೆಯಾಗಬೇಕು ಮತ್ತು ಅವರ ಕಷ್ಟಗಳೇನು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಅವರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಮಿಕ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗಲಿ ಎಂದು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಬಿ. ರಾಮಸ್ವಾಮಿ (ಆನೇಕಲ್) :— ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷಣಿಯವರೇ, ಈ ದಿವಸ ಸಾರಿಗೆ ಖಾತೆಯ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಇಟ್ಟಿರುವ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಬೆಂಬಲಿಸುತ್ತ ನಾಲ್ಕಾರು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ಸಾರಿಗೆ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಬಹುಶಃ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸುಸಜ್ಜಿತವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂದು ಅನೇಕ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ನಿಗಾ ವಹಿಸಿ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೊರಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಹಾಗೂ ಅದರ ಹತೋಟಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಬಹಳ ಉಗ್ರವಾದ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಚೆಕಿಂಗ್ ಮಾಡುವಂಥ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಅವರವರೇ ಸೇರಿಕೊಂಡು ಸರ್ಕಾರದ ದುಡ್ಡನ್ನು ಅನ್ಯಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಚೆಕಿಂಗ್ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್ ಒಂದು ಬಸ್ಸನ್ನು ಹಿಡಿದಾಗ ಬಸ್ಸಿನ ಹಿಂಭಾಗಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ದುಡ್ಡು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಕೈ ಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಚೆಕಿಂಗ್ ಇದ್ದಷ್ಟೂ ಅನ್ಯಾಯ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಯಾರನ್ನಾದರೂ ಸಸ್ಪೆಂಡ್ ಮಾಡಿದ ತಕ್ಷಣ ಅವರಿಂದ ಮೂರು ಅಥವಾ ನಾಲ್ಕು ನೂರು ರೂಪಾಯಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಂಥ ವ್ಯವಹಾರಗಳು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿವೆ. ಅದುದರಿಂದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಏನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಚೆಕಿಂಗ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಸ್ಪೆಷಲ್ ಸ್ಕ್ವಾಡ್ ಇದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಒಬ್ಬ ಅಧಿಕಾರಿ, ಒಬ್ಬ ಪೋಲೀಸ್ ಅಧಿಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಒಬ್ಬ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಧಿಕಾರಿ ಅದರಲ್ಲಿರುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿ ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವುದು ಗೊತ್ತು. ಅವರು ಖಾಸಗಿ ಮಾಲೀಕರ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿಕೊಂಡು ಅವರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಉತ್ತೇಜನ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಸರ್ಕಾರದ ಉಪ್ಪು ತಿನ್ನುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಸಂಬಳ ಪಡೆಯುತ್ತಾರೆ, ಆದರೂ ಇಂಥ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಸರ್ಕಾರ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ನಿಗಾವಹಿಸಬೇಕು. ಈ ಮೂರು ಜನ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇರುವಂಥ ಸ್ಕ್ವಾಡ್ ಎಷ್ಟು ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಕೇಸುಗಳನ್ನು ಹಿಡಿದಿದೆ, ಎಷ್ಟು ಕನ್‌ವಿಕ್ಷನ್ ಆಗಿವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕು. ಈ ಸ್ಕ್ವಾಡ್ ಮಾಡಿರುವ ಕೆಲಸವೇನು, ಅವರ ಪೀರಿಯ್ಯಾಡಿಕಲ್ ರಿಪೋರ್ಟ್ ಏನು, ಎಷ್ಟು ಕೇಸುಗಳು ಕನ್‌ವಿಕ್ಟ್ ಆಗಿವೆ ಎನ್ನುವ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಆನೇಕಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಮೂರು ನಾಲ್ಕು ಬಸ್ಸುಗಳು ಷಾರ್ಟೇಜ್ ಇದೆ. ಇದರಿಂದ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಲಾಭವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಡಿಪೋನಲ್ಲಿ ಕೇಳಿದರೆ ಬಸ್ಸುಗಳಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗಿದ್ದರೂ ಶ್ರೀಮಂತ ವರ್ಗದವರು ಬಂದರೆ ಅವರಿಗೆ ಮಣಿದು ಬಸ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಅನೇಕ ಇಂಥವನ್ನು ಅಧಿಕಾರ ವರ್ಗದವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದಿದ್ದೇನೆ. ಯಾರು ಪ್ರಾಮಾಣಿಕವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ, ಅವರಿಗೆ ಸರಿಯಾದ ಪ್ರಾತಿನಿಧ್ಯ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿಲ್ಲ. ಯಾವ ಅಧಿಕಾರಿ ನ್ಯಾಯವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾನೆ, ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿರುತ್ತಾನೆ, ಅಂಥವರಿಗೆ ಶಹಭಾಸ್‌ಗಿರಿ ಕೊಡಬೇಕು ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚಿನ ಇನ್‌ಕ್ರಿಮೆಂಟ್ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಅನೇಕ ಕಡೆ ಷೆಲ್ಟರುಗಳಿಲ್ಲ. ಮಳೆ ಬಂದಾಗ ನಿಲ್ಲುವುದಕ್ಕೆ ಸ್ಥಳವಿಲ್ಲದೆ ಮಳೆಯಲ್ಲಿ ನೆನೆಯುವುದನ್ನು ನಾನು ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ರಾಜಕೀಯಕ್ಕೋಸ್ಕರ, ಶ್ರೀಮಂತರಿಗೋಸ್ಕರ, ಐ. ಎ. ಎಸ್. ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೋಸ್ಕರ ಅವರ ಒತ್ತಡದಿಂದಲೋ ಏನೋ ಎಲ್ಲಿ ಬೇಕೋ ಅಲ್ಲಿ ಅವರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಷೆಲ್ಟರ್ಸ್ ಕಟ್ಟಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಬಡವರಿಗೆ ಹಾಗೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ಕಡೆ ಷೆಲ್ಟರುಗಳಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ಷೆಲ್ಟರುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಾಗ ಪೀಕ್ ಅವರ್‌ನಲ್ಲಿ ಜನರ ಒತ್ತಡ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡದಾಗಿ ಬೋರ್ಡ್ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ, ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ, ಹೆಂಗಸರಿಗೆ ಮತ್ತು ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಕೂಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಿ ಎಂದು. ಆದರೆ ಯಾರೂ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಗಮನ ಕೊಟ್ಟು ಸ್ಥಳ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಕಂಡಕ್ಟರನಾದವನು ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಾನೆ. ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವಾಗ ದೊಡ್ಡ ಕ್ಯೂ ಇರುತ್ತದೆ. ಒಂದು ವೇಳೆ ಆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಲು ಸ್ಥಳಾವಕಾಶವಿಲ್ಲದೆ ಇದ್ದರೆ, ಮತ್ತೊಂದು ಬಸ್ಸಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕೆಂದರೆ ಆ ಟಿಕೆಟ್ ಅದಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಬೇರೆ ಟಿಕೆಟ್ ತೆಗೆದು ಕೊಂಡು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಿತಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಹಳ್ಳಿಯ ಕಡೆಯಿಂದ ಬಂದಿರುವವನ ಹತ್ತಿರ ಎಂಟಾಣೆ ಮಾತ್ರ ಇದ್ದು, ಅವನು ಮಲ್ಲೇಶ್ವರದಿಂದ ಬಸವನಗುಡಿಗೆ ಹೋಗುವ ಪ್ರಮೇಯ ಬಂದಾಗ, ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ಸರಿಯಾದ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನ ಮಾಡದೆ ಹೋದರೆ ಅವನು ಟಿಕೆಟ್ಟಿಗೆ ಕೊಟ್ಟ ಹಣವನ್ನೂ ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಲ್ಲದೆ ಪ್ರಯಾಣವೂ ಸರಿಯಾಗಿ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಸರಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಲೇಬರ್ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರುಗಳಿದ್ದಾರೆ. ಏನೂ ಪರಿಶ್ರಮವಿಲ್ಲದೆ ಇರುವವರನ್ನು ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ ಲೇಬರ್ ಕಮಿಷನರ್ ಯಾರು ದಕ್ಷರಾಗಿದ್ದಾರೆ ಅವರನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು. ರಿಕ್ರೂಟ್‌ಗಳನ್ನು ತಂದು ಹಾಕಿದರೆ ಅವರಿಗೆ ಲೇಬರ್ ಆಕ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿರುವ ವಿಷಯಗಳೇ ಗೊತ್ತಿರುವುದಿಲ್ಲ, ಅದರ ಗಂಧವೇ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ದಕ್ಷರಾಗಿರತಕ್ಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು ಮತ್ತು ಅವಶ್ಯಕವೆನಿಸಿದರೆ ಇನ್ನೂ ಒಂದೆರಡು ಇನ್‌ಕ್ರಿಮೆಂಟ್ ಕೊಟ್ಟು ಯಾವುದೇ ಒತ್ತಡಕ್ಕೆ ಮಣಿಯದೇ ಇರುವವರನ್ನೂ ಆ ಜಾತಿ ಈ ಜಾತಿ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಬಿಟ್ಟು, ದಕ್ಷರಾದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ಅವರಿಗೆ ಮಾನ್ಯತೆಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವವರು ಈಗ ಎರಡು ಷಿಫ್ಟ್ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅವರ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ನಿಗಾ ಕೊಟ್ಟಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಎರಡು ಷಿಫ್ಟ್‌ಗೆ ಬದಲಾಗಿ ಮೂರು ಷಿಫ್ಟ್ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳು ರಿಪೇರಿಯಾಗಬಹುದು. ಹೀಗೆ ಮಾಡಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಎಚ್.ಎಂ.ಟಿ., ಬಿ.ಇ.ಎಲ್., ಎಚ್.ಎ.ಎಲ್., ನವರು ಓಡಿಸುತ್ತಿರುವ ಅವರ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ತೆಗೆದುಹಾಕಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ವಹಿಸಿಕೊಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಗೊತ್ತಾಗಿದೆ. ಆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಒಳ್ಳೆಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಲಾಭ ಬರುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಸುತ್ತಾರೆಂದು ನಂಬಿಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ.

ಕೊನೆಯದಾಗಿ ಈಗಿರತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾಗಿ ಚೆಕ್ಕಿಂಗ್ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇನ್ನೂರು ಮೈಲಿ ದೂರ ಓಡಿದನಂತರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲೇ ನಿಂತು ಹೋಗುತ್ತವೆ ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮುನ್ನ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ತನಿಖೆ ಮಾಡಿ ಆ ನಂತರ ಹೊರಕ್ಕೆ ಕಳುಹಿಸಬೇಕು. ಇನ್ನು ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟು ಕ್ಯಾರೇಜು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಜನರನ್ನು ತುಂಬಿಸಿದ್ದರೂ ಒಂದಕ್ಕೆರಡರಷ್ಟು ಲೋಡು ಮಾಡಿ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇಂತಹ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸೀಜ್ ಮಾಡಬೇಕು ಮತ್ತು ರೀಜನಲ್

ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಡಿಪೋಗಳನ್ನು ಬೇರೆ ಊರುಗಳಲ್ಲಿ ಕೂಡ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುವುದರ ಕಡೆಗೆ ಸರಕಾರ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಇಲ್ಲಿ ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವ ಜನಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನೂ ಒದಗಿಸಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷರನ್ನು ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣ (ಕೋಟೆ) :—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ದಿನೇ ದಿನೇ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಇದಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಕೊಡಬೇಕಾದ ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಸರಕಾರ ಇದನ್ನು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದೇ ಇರುವುದು ತುಂಬಾ ಶೋಚನೀಯವಾದ ವಿಚಾರ. ಈಗ ಮೋಟಾರು ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಒಂದರಿಂದಲೇ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು ಹದಿಮೂರು ಕೋಟಿಯಷ್ಟು ಬರುತ್ತಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಕೇವಲ ಒಂದು ಕೋಟಿ ಎಪ್ಪತ್ತೈದು ಲಕ್ಷ ಎಂದು ಕೆಲವು ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಎಲ್ಲ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೂ ಸುಮಾರು 15 ಲಕ್ಷದಷ್ಟು ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ ಸುಮಾರು ಐದು ಕೋಟಿವರೆಗೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿಗಾಗಿ 5,56 000 ಎಂದು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ರೋಡು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ನಡೆಸತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳಿವೆ. ಇದನ್ನು ಇನ್ನೂ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಮಾಡಲಾಗಲಿಲ್ಲ. ಅನೇಕ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರೈವೇಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ಇದನ್ನು ತೆಗೆಯಬೇಕೆಂದು ಸರಕಾರ ಯೋಜನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತೇವೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಹೇಳುವುದು ಇಷ್ಟು. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರೈವೇಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಸರಕಾರದ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ಅರ್ಧಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ ಮತ್ತು ಜನತೆಗೆ ಬಹಳ ತೃಪ್ತಿಕರವಾಗಿ ಸೇವೆ ಮಾಡಿ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ಕೊಡುತ್ತಿವೆ. ಇಂತಹ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಇನ್ನೂ ನಮ್ಮ ಸರಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಒದಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಅವಸರದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ ಪ್ರೈವೇಟು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೂ ಸರಕಾರವೇ ವಹಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ತೆಗೆದು ಕೊಂಡರೆ ಅದರಿಂದ ಇನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಅನಾನುಕೂಲಗಳು ಹಾಗೂ ತೊಂದರೆಗಳು ಜನತೆಗೆ ಆಗುತ್ತವೆ ಎಂದು ಈ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಪೀಕ್ ಅವರ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಯಾಂಡಿಂಗ್ ಅಕಾಮಡೇಷ್ನ್ ಇರುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಇದರ ಕಡೆಗೆ ಸರಕಾರ ಲಕ್ಷ್ಯ ಕೊಟ್ಟು ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ನನ್ನ ಸಲಹೆ.

ಇನ್ನು ಎಂಪ್ಲಾಯ್‌ಮೆಂಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ಇಂದು ಇರುವ ರಾಜ್ಯದ ಎಂಪ್ಲಾಯ್‌ಮೆಂಟ್ ಎಕ್ಸ್‌ಚೇಂಜುಗಳಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ಮೂರು ಲಕ್ಷ ಜನರು ರಿಜಿಸ್ಟರು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಇದರಲ್ಲಿ 1.75 ಸಾವಿರ ಜನರು ಎಜುಕೇಟೆಡ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಅಂಡರ್ ಗ್ರ್ಯಾಜುಯೇಟರುಗಳು ರಿಜಿಸ್ಟರು ಮಾಡದೇ ಇರುವವರೂ ಇದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಸರಕಾರ ನಿರುದ್ಯೋಗಿಗಳಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಉದ್ಯೋಗಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ಕೊಡುವುದರಲ್ಲಿ ವಿಫಲವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಅದು ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಎಂಪ್ಲಾಯ್‌ಮೆಂಟ್ ಎಕ್ಸ್‌ಚೇಂಜುಗಳಲ್ಲಿ ಕ್ವಾಫ್ಟ್‌ಸ್‌ಮನ್ ಕೋರ್ಸು ಕಾರ್ಪೆಂಟ್ರಿ ಮೆಷಿನರಿ ಇಂತಹ ಜಾಬ್ ಓರಿಯಂಟೆಡ್ ಉದ್ಯೋಗಗಳಲ್ಲಿ ತರಬೇತಿ ಪಡೆದವರಿಗೆ ರಿಜಿಸ್ಟರು ಮಾಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಇದರಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಇಂತಹ ಜನರಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಕೊಡಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು, ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳುವಂತೆ ಇಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮವಾಗಿ ಕೆಲಸಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಇಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಕೆಲಸಗಳು ನಡೆಯುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು. ನಾವು ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದರೂ ಇದನ್ನು ಸರಕಾರ ಗಮನಕ್ಕೇ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈಚೆಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸು

ಗಳವರು ಕೆಲವು ಕಡೆ ಇದ್ದ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಪುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದು ಬಹಳ ಕಡೆ ಹಿಂದು ಮುಂದು ಮಾಡಿ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಜನರು ಹಿಂದೆ ಇದ್ದ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಪಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಅರ್ಧಮೈಲಿ ಹಾಗೂ ಮುಕ್ಕಾಲು ಮೈಲಿಗಳಷ್ಟು ದೂರ ಈಗ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ನಡೆಯಬೇಕಾಗಿದೆ, ಇದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ರೂಟುಗಳಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ಇದ್ದ ಬಸ್ಸು ಸ್ಟಾಪುಗಳನ್ನು ಕಿತ್ತು ಹಾಕದೆ ಅಲ್ಲೇ ಇರುವ ಹಾಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ರೋಡು ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟುಗಳು ಇಂದು ವಿಪರೀತವಾಗುತ್ತಿದೆ, ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸೂಕ್ತವಾದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ರೋಡು ಟ್ರಾನ್ಸ್ ಪೋರ್ಟು ಡಿಪಾರ್ಟುಮೆಂಟು ಇಲಾಖೆಗೂ, ಪಿ. ಡಬ್ಯು. ಡಿ. ಡಿಪಾರ್ಟುಮೆಂಟಿಗೂ ಸರಿಯಾದ ಕೋಆರ್ಡಿನೇಷನ್ ಇಲ್ಲ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಸುಧಾರಿಸುವುದಕ್ಕಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇವೆರಡು ಡಿಪಾರ್ಟುಮೆಂಟುಗಳಿಗೂ ಸರಿಯಾಗಿ ಕೋಆರ್ಡಿನೇಷನ್ ಇರುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಸುಮಂಜಸವಾಗಿ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡುವುದು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ, ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟು ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಗ್ರೂಪಿಸಂ ಜಾಸ್ತಿ ಈಗ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತೇವೆ. ಟಾಪ್ ಲೆವೆಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಗುಂಪು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಕೆಲಸಗಳಾಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಇಲ್ಲಿ ಜನರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ, ಇದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಇಲ್ಲಿರುವ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿ ಸರಿಯಾಗಿ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಲಂಚದ ಹಾವಳಿ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ನಮ್ಮ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟು ಇಲಾಖೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ಲಾಭ ಬರುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಜನರ ಸೇವೆ ಮಾಡುವುದರಲ್ಲಿ ಇದು ವಿಫಲವಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣಗಳೇನು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಸರಕಾರ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಇಲ್ಲಿ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ನಿರುದ್ಯೋಗಿಗಳಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದರಲ್ಲಿರುವ ಅಡ್ಡಿ ಆತಂಕಗಳೇನು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು, ನನಗೆ ಮಾತನಾಡಲು ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಇಷ್ಟು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟುದಕ್ಕಾಗಿ ಅವರನ್ನು ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಎರಡು ಮಾತು ಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಂ. ರುದ್ರಪ್ಪ (ಸಕಲೇಶಪುರ) :—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟು ಸಚಿವರು ಮಂಡಿಸಿರತಕ್ಕ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ನಾನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಸ್ವಾಗತಮಾಡುತ್ತಾ ಕೆಲವು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ನೀಡಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎಂ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಬಹಳ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದುದು. ಇಂದು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಬಹಳ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ, ಆದರೆ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಸೌಲಭ್ಯ ಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನಾವು ನೋಡಬೇಕು, ನಮ್ಮ ಹಾಸನದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಡಿವಿಜನ್ ಇದೆ. ಇದು ಬಹಳ ದೊಡ್ಡ ಡಿವಿಜನ್ನಾಗಿದೆ. ಇಂದು ಇಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಲಾಭ ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಮೈಸೂರು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನ್ಯಾಷನಲೈಸು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಆರಂಭಮಾಡಿದಾಗ ನಮ್ಮ ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೇ ಮೊದಲು ಆರಂಭ ಮಾಡಿದರು ಮತ್ತು ಹಾಸನದ ಏರಿಯಾ ಪೂರ್ತಿ ನ್ಯಾಷನಲೈಸು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಇಲ್ಲಿ ಪ್ರೈವೇಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬರುವಂತಿಲ್ಲ. ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜಸ್ ಎಂದು ಕೆಲವರಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ಟು ಕೊಟ್ಟರೆ ಇದರಿಂದ ಎಂ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಗೆ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಹಾಸನದ ಆರ್. ಟಿ. ಎ.ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟು ಕ್ಯಾರೇಜಿಗೂ ಪರ್ಮಿಟ್ಟು ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಈಚೆಗೆ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟು ಕ್ಯಾರೇಜು ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಜಾಸ್ತಿ

ಪರ್ಮಿಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡಲು ಕಾರಣವೇನು ಎನ್ನುವುದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದರಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಲೋಪದೋಷಗಳಿವೆ. ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಮೋಟಾರು ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಇಲಾಖೆ R.T.A.ಯವರು ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟು ಕ್ಯಾರೇಜುಗಳಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ಟು ಕೊಡುವುದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕು. ನಮ್ಮ ಹಾಸನ ದಲ್ಲಿರುವ ಡಿವಿಜನ್‌ನ್ನು ಎರಡು ಭಾಗ ಮಾಡಿ ಒಂದನ್ನು ಶಿವಮೊಗ್ಗದಲ್ಲೋ ಇಲ್ಲವೇ ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲೋ ಒಂದು ಡಿವಿಜನ್ ಇರುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಇಲ್ಲಿ ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಲೀಕೇಜುಗಳು (Leakage) ಬಹಳ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ಕೆಲವು ಕಡೆ ಇರುವ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ಚಿಲ್ಲರೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಒಂದು ನೆಪ ಮಾಡಿ ಅವರು ಕೊಡುವ ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳ ಹಿಂದೆ ಗುರುತುಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಅನಂತರ ಚಿಲ್ಲರೆ ವಾಪಸ್ಸು ಕೊಟ್ಟ ಮೇಲೆ ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಪಡೆದು ಅದೇ ಟಿಕೆಟ್ಟನ್ನು ಇನ್ನೊಬ್ಬ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ, ಇದರಿಂದ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಬರುವ ದುಡ್ಡು ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ, ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಗಮನಿಸುತ್ತಿರುವುದು ಸಂತೋಷ. ಹೀಗೆ ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದರಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಲೋಪ ದೋಷಗಳಿವೆ, ಇದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು ಮತ್ತು ಸೂಕ್ತವಾದ ಕ್ರಮಗಳನ್ನೂ ಬೇಗ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಲಂಚದ ಹಾವಳಿಯಿಂದ ಶೇಕಡ 35 ರಷ್ಟು ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ, ಇದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡದೆ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಜಾಸ್ತಿ ಲಾಭವಾಗುವಂತಹ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ?

ಇನ್ನು ಬಸ್ಸು ಷೆಲ್ಟರುಗಳನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯವರು ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಿಸಬೇಕೆಂದು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಆರಂಭ ಮಾಡಿರುವ ಕೆಲವು ಬಸ್ ಷೆಲ್ಟರುಗಳ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳು ಕೇಸು ಮಾಡದೇ ಅರ್ಧಕ್ಕೆ ಬಿಟ್ಟು ಹೋಗಿರುತ್ತಾರೆ, ಇಂತಹ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಪತ್ತೆ ಹಚ್ಚಿ ಪುನಃ ಇಲ್ಲಿನ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಸಿ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ ಸ್ಟಾಪ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಷೆಲ್ಟರು ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ದಾರಿಯಲ್ಲೇ ನಿಂತು ಜನಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿರುವ ವರ್ಕ್‌ಷಾಪುಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಮತ್ತು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲೂ ಸ್ವಲ್ಪ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವ ಇಂಪ್ಲಿಮೆಂಟುಗಳು ಎಂದರೆ· ಮೆಷಿನರಿಯ ಸಲಕರಣೆಗಳನ್ನು ಇರುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾವು ಎಷ್ಟು ಹೇಳಿದರೂ ಕಡಿಮೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ನಾನು ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ಸಲಹೆ ಮಾಡುವುದೇನೆಂದರೆ ಅನಿರೀಕ್ಷಿತವಾಗಿ ಕೆಲವು ಕಡೆ ಓಡಾಡುವ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಚೆಕ್ ಮಾಡಲು ಆರಂಭಮಾಡಿದರೆ ಇದರಲ್ಲಿರುವ ವಾಸ್ತವಾಂಶಗಳು ಅವರಿಗೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತವೆ.

ಇನ್ನು ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಪುಗಳು ಹಾಗೂ ಷೆಲ್ಟರುಗಳಲ್ಲಿ ನೈರ್ಮಲ್ಯದ ಕಡೆಗೆ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು. ಬಸ್ಸು ಸ್ಟ್ಯಾಂಡುಗಳಲ್ಲಿರುವ ಹೋಟೇಲುಗಳಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾಗಿ ನೈರ್ಮಲ್ಯದ ಕಡೆಗೆ ಗಮನ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇವರು ಹೋಟೆಲುಗಳನ್ನು ಶುಚಿಯಾಗಿಡಬೇಕು ಮತ್ತು ರುಚಿಯಾದ ಆಹಾರಗಳನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಒದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕು. ಇದರ ಕಡೆಗೆ ಸರಿಯಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನನ್ನ ಸಲಹೆ.

ಇನ್ನು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಮಲೆನಾಡು ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ಲಾಂಟೇಷನ್‌ಗಳು ಬಹು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದುದು. ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಪ್ಲಾಂಟೇಷನ್‌ಗಳ ಉತ್ಪತ್ತಿಯಿಂದಲೇ ಸುಮಾರು ನಾನ್ನೂರು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಫಾರಿನ್ ಎಕ್ಸ್‌ಚೇಂಜು ಬರುತ್ತಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಲಕ್ಷಾಂತರ ಮಂದಿ ಕಾರ್ಮಿಕರುಗಳು ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅನೇಕ ಮಧ್ಯವರ್ತಿ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಇವರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಸೇರಿಕೊಂಡು ಕಾರ್ಮಿಕರುಗಳಿಗೆ ತೊಂದರೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಕಾರ್ಮಿಕ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕ ಜನ ಬೇಕು. ಪ್ಲಾಂಟೇಷನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಮಾಡುವ ಕಾರ್ಮಿಕರುಗಳಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಸಲಹೆ ಮಾಡುವ ಸಲಹೆಗಾರರು ಇರಬೇಕು, ಇವರುಗಳಿಗೆ ನ್ಯಾಯವಾಗಿ

ಕೊಡಬೇಕಾದ ಮಿನಿಮಂ ವೇಜಸ್ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಇದರ ಕಡೆಗೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿ ಸರಿಯಾಗಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು.

ಕೆಲವು ಕಾರ್ಮಿಕ ಮುಖಂಡರು ದುಡ್ಡು ತಿಂದುಹಾಕುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಮೊನ್ನೆ ಸಕಲೇಶಪುರ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಕಾಡುಮನೆ ಎಸ್ಟೇಟಿನಲ್ಲಿ ಲಾಕ್‌ಔಟ್ ಆಗುವುದಕ್ಕೂ ಸಹ ಈ ಮಧ್ಯವರ್ತಿ ಜನರೇ ಕಾರಣ ಇದು ಐದೂವರೆ ಸಾವಿರ ಎಕರೆ ಜಮೀನು ಇರುವ ಟೀ-ಎಸ್ಟೇಟ್ ಆಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ 2 ಸಾವಿರ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇಲ್ಲಿ ಲಾಕ್-ಔಟ್ ಆದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅದನ್ನು ಪರಿಹಾರ ಮಾಡಿದರು. ಇಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಐ. ಎನ್. ಟಿ. ಯು. ಸಿ. ಯೂನಿಟ್ ಇದೆ. ಅದು ಬಹಳ ವರ್ಷದಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ನಾನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುವುದೇನೆಂದರೆ, ಈ ಪ್ಲಾನಟೇಷನ್ ಏರಿಯಾದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಏನಿದ್ದಾರೆ ಅವರ ಹಿತರಕ್ಷಣೆಯನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ಈ ಕಾರ್ಮಿಕ ಇಲಾಖೆಯವರು ನೋಡಿ ಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

ಇನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿರುವ ಎಂಪ್ಲಾಯಮೆಂಟ್ ಎಕ್ಸ್‌ಛೇಂಜ್ ಆಫೀಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂದು ಕೇಳಿ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಕನ್ನಡದವರಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕೇರಳಾದವರು ಮತ್ತು ಮದ್ರಾಸ್‌ನವರು ರಿಜಿಸ್ಟರ್ ಮಾಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತು ಇವರುಗಳು ತಮ್ಮ ಹಿಂದಿನ ಎಕ್ಸ್‌ಪೀರಿಯನ್ಸ್ ಜಾಸ್ತಿ ಇದೆ ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಫಾಲ್ಸ್‌ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಸೇರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ತೀವ್ರವಾದ ಗಮನ ಕೊಟ್ಟು ಈ ರೀತಿಯಾಗುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟದೇ ಹೋದರೆ ನಾಳೆ ಮೈಸೂರಿನ ಕನ್ನಡಿಗರಿಗೆ ಕೆಲಸಗಳೇ ಸಿಕ್ಕದೆ ಹೋಗಬಹುದು. ಎಲ್ಲ ಕೆಲಸಗಳು ಹೊರಗಿನ ರಾಜ್ಯದವರ ಪಾಲಾಗಬಹುದು. ಇದರಿಂದ ನಮ್ಮ ಜನರ ಹಿತರಕ್ಷಣೆಯಾಗಂವುದಿಲ್ಲ. ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಜನರಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಅಸಂತುಷ್ಟಿ ಇದೆ. ಆದಕಾರಣ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಈ ಕಛೇರಿಗೆ ಭೇಟಿ ಕೊಟ್ಟು ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ತಹಬಂದಿಗೆ ತರಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಂಡು, ನನಗೆ ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟು ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಂಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೋಣಂದೂರು ಲಿಂಗಪ್ಪ ತೀರ್ಥಹಳ್ಳಿ :—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ ನಾನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದೇ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿ ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ. ನಮ್ಮ ಊರಿನ ರೂಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೊಂದು ಅನ್ಯಾಯವಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಅರ್ಜಿಯನ್ನು ತಮ್ಮ ಮೂಲಕ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಕಳಿಸಿಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಗದ್ಯದ ಮೂಲಕ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲು ಪದ್ಯದ ಮೂಲಕ ಹೇಳುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ನನಗೆ ಕಾಣುತ್ತದೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು :—ಪದ್ಯದ ಮೂಲಕ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ತಬಲ ತಂಬೂರಿ ಒದಗಿಸಬೇಕೇನು ?

ಶ್ರೀ ಕೋಣಂದೂರು ಲಿಂಗಪ್ಪ :—ಎಲ್ಲ ಅವರೇ ಆದ್ದರಿಂದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಪದ್ಯದ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ :—

"ಅಜೇಜ್ ಸೇಟು, ಜಾಂದೆ ಅಣ್ಣ ರೈಟು
ಅಜೇಜ್ ಸೇಟರು ಬ್ರೇಕಿಲ್ಲದ ಮೋಟರು
ಹವಾ ಇಲ್ಲದೆ ಗಾಡಿ ಬಿಡುವ ಭೂಪರು
ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸು, ಜುಬ್ಬದ ಜೇಬು ತೂಗುವ ತೇರು-
ಅದರು ನಮ್ಮ ಸೇಠರಿಗಿಲ್ಲ ಮನಸಿಗೆ ನೋವು
ಜಾಂದೆ ಅಣ್ಣ ರೈಟ್,

ಬೂದು ಬಣ್ಣದ ತಿಗಣೆ ತುಂಬಿದ ಸೀಟು
ನೀರಿಲ್ಲದ, ಲೈಟಿಲ್ಲದ ಸೇಠರ ಮೋಟರು
ಭೂಮಿಗಂ ಆಕಾಶಕಂ ಕುಣಿದಾಡುವ ಪ್ಲೇಟು
ಕೈತೋರಿದ ಕಡೆ ಹಾಲ್ಟ್, ಆದರೂ ಅದು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸು
ಜಾಂದೆ ಅಣ್ಣ ರೈಟ್."

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಬಿ. ರಾಮಸ್ವಾಮಿ :—ಇದರ ರಚನಾಕಾರರು ಯಾರು ?

ಶ್ರೀ ಕೋಣಂದೂರು ಲಿಂಗಪ್ಪ :—ನಾನೆ. .....

MADAM SPEAKER.—Now the Hon. Minister for Labour may reply to the debate.

Sri AZEEZ SAIT (Minister for Labour).—Madam Speaker, I would like to thank the Hon. Members for having enlightened me with their valuable suggestions. I should say that critics were less and suggestions were more. I must also admit that the Hon. Members have given a fair deal to me by accepting what has been done by me is good. They have also brought to my notice what has not been done by my Departments.

I shall deal separately the remarks offered by one or two members sometime later. I shall now deal with the representations made by the Hon. Members about the Motor Vehicles Department. I do agree with the Hon. members that we have been encouraging the private operators and we are not putting our efforts to nationalise them. Some Hon. Members feel that we are just threatening them to nationalise their routes. I may only submit that they are not correct in holding such a view. The MSRTC has by now nationalised 52 per cent of the routes. The MSRTC has prepared a scheme for nationalisation of certain pockets. We have to call for objections from the interested persons and hear their views in the matter. This is a formality which has to be observed before nationalisation is effected. Some of the Hon. Members have stated that some of the pockets in Raichur District are pending from time immemorial. I may inform the Hon. Members that our Chief Minister as per authority vested in him has heard the objection from the concerned persons. We had met twice in this connection and we propose to meet in the next month also. The MSRTC is now trying to cover the eastern sector of Mysore District. They are also trying to bring

out a comprehensive scheme for nationalisation of contract carriages. This matter has been raised time and again and I have also been answering. The contract carriages in the State of Mysore are there since many years whether it is right or wrong, they are there. There are 398 contract carriages for which permits have been issued. Any Hon. Member from this House may kindly go to the Transport Commissioner's Office and ascertain who has issued these permits. They might have been issued either by the previous Government or during the Governor's regime. But during my regime, about 29 or 30 permits have been issued by the RTAS and I may assure the Hon. Members that I have never interfered or intervened in the issue of these permits. I have never talked or telephoned either to the RTA or RTOS or any non-official member in this connection. The Committee is a quasi judicial body which is empowered to issue permits. That is the main reason why the Ministers of all Southern States at the Southern Zonal Council meeting have recommended to the Government of India to bring in an amendment.....We have also tried to introduce two Bills in this House. I want to take away the powers of the RTA and vest them with the RTO.

The MSRTC is contemplating to nationalise all the buses which are running without permits. I do concede that there has been clandestine operations of buses. The other day in the House, I have stated that a Special squad has been put to detect such clandestine operations. As a result of which, the Special squad has booked 2,400 cases of clandestine operations and they have also realised a huge amount. I might say that I am still not satisfied.

We have received a proposal from the Transport Commissioner for reorganisation of the Department. One of the recommendations envisaged is institution of Mobile Courts. I am agreeable to their proposal in this regard.

Hon. Members have spoken about the rampant corruption in the Motor Vehicles Department. I agree that taking bribe is an offence but the person who offers the bribe is also corrupt. People bribe the officials in order to get their work done. I should say that the bribers and the bribed are not outsiders ;

they are all our people. I appeal to the general public that they being the responsible citizens of this country and particularly of this State, they should not adopt ways and means of paying something to the officials in order to get their work done quickly.

They should bring to the notice of the Officers of the Department or to the Government that such and such a thing is happening. The Government or the Officer will not keep silent and immediate action will be taken. I will come to the salient features of the Department and I am going to tell you what the Department has done in this direction.

There has been constant increase in the revenue of the Department year after year. Ever since this Government took charge during 1971-72 the revenue was Rs. 12,73,11,657 registering an increase of nearly Seventy Four Lakhs over the receipt of 1970-71. The anticipated receipt during the year 1972-73 would be more than 15 crores. The percentage of expenditure in the Department is only 2.75%. We hope to increase the revenue of the Department substantially during the coming years. The arrears of taxes of the past several years have accumulated to the tune of nearly Four Crores. Extensive drive has been taken for the scrutiny of these arrears and their settlement.

We know the present system of collection of tax is cumbersome and inconvenient. We thought over the matter and arrived at some decision, so that the people could be free from harassment. The salient features of the new system are :

1. Payment of tax by Bank Draft and postal order ;
2. Arrangements to deliver the tax-token to the door of the tax-payer ;
3. New form of tax-token with a perforated slip with the endorsement of the acceptance of tax which could be torn from the tax-token and pasted in the Registration Certificate. It will not be necessary for the tax-payer to give the Registration Certificate ;

and 4. we are thinking of establishing Four Zonal Offices. I have also discussed with the Transport Commissioner and also with the Secretary to Government regarding all these matters

and requested them to contact the Government of Goa and get their system of registration and collection of taxes, so that we could minimise the harassment to the public, and also bring down the corruption to some extent at least. Now I will come to the measures we propose to take for checking the clandestine traffic. Some of the measures have already been taken. We have proposed to take preventive measures by establishment of net-work of Flying Squads. We propose to bring amendments to the existing provisions of the Act stipulating the following :

(1) Transfer of powers for the issue of Inter-regional Contract Carriage Permits from Regional Transport Authorities to the State Transport Authority ;

(2) Inflicting penalty of suspension and the Cancellation of permits for offences of misuse of carriages ;

(3) Making provision for the Government to issue directives to the Regional Transport Authorities and the State Transport Authority whenever found necessary.

We propose for the establishment of Mobile Courts which would be constantly on the move in the different areas, book the cases of offences and decide them at the spot. With a view to check the increasing rate of accidents, exhaustive proposals for the modernisation of the existing driving Schools and for prescribing rigorous tests for the issue of Driving licences are being undertaken. In the proposed amendments maximum age limit of the drivers and the physical and eye test of the drivers have been prescribed.

There were several Inter-State matters with the neighbouring States pending finalisation for a number of years. As you know the neighbouring States are Andhra Pradesh, Maharashtra, Tamilnadu, Goa, and Kerala. In June 1972, the meeting with the Representatives of Tamilnadu, Andhra Pradesh, Maharastra were held at Bangalore and the long pending matters were settled by mutual agreements.

In regard to increase in the number of Inter-State services, agreements have been entered into between the States to introduce several new Inter-State routes between the States of Mysore, Andhra Pradesh, Tamilnadu, Maharashtra. Several

important long distance services have already been started on the routes between Mangalore-Bombay, Bangalore-Bombay, Bangalore-Pondicherry, Bangalore-Madras, etc. Services between Sholapur-Hyderabad, Usmanabad-Hyderabad have also been commenced by the S. T. Undertakings of Mysore, Maharastra, and Andhra Pradesh.

On the basis of model rules framed by the Government of India, this Government have framed Rule-123(A) for grant of endorsement of permits for countrywide operation in respect of 10 tourist omni-buses and 15 tourist cabs. The quota of these services has been enhanced from 10 to 25 in the case of Omini-buses. This was as per the decision of All India Transport Ministers' Meeting. To facilitate easy movements of Goods the Public Carriers have been allowed to run on National and State Highways instead of being confined to 3 State routes in the States.

I want to say one or two words about the proposals for the re-organisation of the Department. For the first time in the history of the Department, comprehensive proposals having significant impact on the future working of the Department have been prepared. In these proposals, amendments to the existing provisions of the Act have been suggested. New Avenues of substantial increase in the Revenue of the Department have been offered. Various schemes for improving the present working of the Department, expeditious collection of taxes and effective control of the operations of the vehicles have been proposed. The existing staffing pattern of various field offices like the offices of the RTOs, the Deputy Transport Commissiones and the other office staff which is most inadequate at the moment, resulting in several handicaps in efficient working of the Department is being changed entirely. The existing procedures which are out-moded are being simplied with the assistance of the Administrative Staff College of India.

As far as Transport Department is concerned, I am happy to say that the Department is progressing well. Measures have been taken to improve the Department and to provide facilities to the travelling public. This Department has been criticised bitterly by the Hon. Members that the Department is not working

satisfactorily. After the re-organisation of the Department, the efficiency of the Department has been increased considerably. After doing re-conditioning for 3 times to a Bus, we are running it. They are also doing good service. Efficiency has been increased and the pilferage has gone down to a great extent though not it is completely routed.

There is no mercy petition. We say that if any one steals in the M.S.R.T.C., he is dodging the nation, because it is a Nationalised Institution, and every workman of nationalised institution must be honest to the core. Till now, we did not have one uniform standing order. After this Ministry came into existence it persuaded the MSRTC to have one uniform Standing Order. It was not there eversince 1957. When this Ministry came into existence there were about 490 vehicles off the road. I am glad to inform you that between the period of August and December 1972. The M.S.R.T.C. Divisions celebrated 'No VEHOCLES OFF THE ROAD DAYS'. That was the first time in the history of the M.S.R.T.C. to have delebrated that day as a day of pride for M.S.R.T.C. But, unfortunately, Nature has gone against us. There are no rains. Because of shortage of rain, there is no power and for want of power there is shortage of tyres and the output of the chassis has come down by a considerable number. In spite of this, this Ministry, on behalf of the M.S.R.T.C. took care to see that tyres were supplied to the Road Transport Corporation by the Tamil Nadu Tyre Manufacturing Units in exchange for power. That is an example which the other States lieke the Maharashtra have followed. Actually, I think we are going back to the practices of the good old ages when we were giving something and taking something. Formerly Leyland was manufactured at the rate of 25 but now we are able to manufacture only 11 to 12 per month because of shortage of power.

Sri M. S. KRISHNAN.—The Hon. Minister for P. W. D. has said that not a single unit of power would be given to other States, because we ourselves are facing shortage. You have stated that power has been given in exchange for tyres. Is it not a violation of that assurance given by the Hon. Minister for Public Works and Electricity ?

Sri AZEEZ SAIT.—I do not admit that there is any violation of assurance. In a country like ours, we have to take a decision as and when the situation requires it. This decision is in the interests of the people of the State. Suppose, the M.S.R.T.C. does not have tyres, the buses go off the road. I cannot allow the people of the nationalised routes to suffer. In such a case, I have to go to the Hon. Minister for Electricity and plead before him on behalf of the M.S.R.T.C. We have not lost anything. I think this concept you have to appreciate.

ಶ್ರೀ ಕಾಗೋಡು ತಿಮ್ಮಪ್ಪ :—ಮದ್ರಾಸ್ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಕೊಟ್ಟು ಟಿಯರ್ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಒದಗಿಸಿ ಕೊಡುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಗೆ ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿಕೊಂಡರು ಎಂಬುದನ್ನು ಹೇಳಬೇಕು.

Sri AZEEZ SAIT.—Whatever the information the Hon. Members want, they can ask in the end. I will take notes of their points and answer them in the end. If they go on interrupting me, I will lose the trend. I am not yielding. Whatever points they want to ask, they may please note down and ask me in the end. I am not going to be scared away. I will answer in the end. Why should they interrupt in the middle ?

Time and again, I have told this very House that there have been strikes now and then and there is acute shortage of the buses—Leyland and Benz. There has been a demand from the Hon. Members that you must have new buses. I may tell them that I am only interested to see that the buses are on the road. I do not care whatever type of buses are there. I am answerable to the Legislature in regard to the omissions and commissions of the M.S.R.T.C., and about the shortcomings and also regarding the difficulties faced by the people. And, as a Minister in charge of M.S.R.T.C. I have got powers under the Act, to discuss these matters, to have meetings and to guide them on behalf of the Government and the people and explain the policy of the Government, I do not think there is anything wrong in the Hon. Members putting questions. If the Hon. Members stop putting questions and stop asking about the short comings in the M.S.R.T.C., I will simply sit in my room. Because they ask me, I have to answer. If they ask about the amenities, I have to answer ; if they ask about other things, I have to answer, if it pertains to defects in the Corporation.

Lastly, the M.S.R.T.C. was in a position to purchase 540 new vehicles. We require many more buses. Most of the buses have been re-conditioned for the third time and we cannot allow the buses to go on for a long time. Therefore, the M.S.R.T.C. is to have a phased scheme to keep on changing the buses. At the same time we have to put buses on new routes also. I quite agree with most Hon. Members that re-routing is quite essential The M.S.R.T.C. has already taken up a scheme of re-routing.

I am also agreeable to one of the suggestions made by the Members to see whether it is possible to bifurcate the Corporation or bringing in a number of Corporations, rather than having one Central Corporation in the State. I think that is a good suggestion for consideration. I will ask the Department and the Board to examine this matter, because I believe that a smaller corporation will be able to work more efficiently.

Again there was a demand that Hassan Division being a very big division should be bifurcated. There were also similar suggestion in respect of Shimoga and Mangalore Divisions. They are also before the Board for its consideration.

As regards the inter-state routes, there are 32 vehicles. In respect of Maharashtra, there are about 14 services running from 1-1-1972 and about 2 in regard to Tamil Nadu. The Madurai service was stopped owing to a decision of the Mysore Appellate Tribunal. As regards Andhra Pradesh, the question of opening new inter-State service will be taken up as soon as the popular Government is installed in that State.

Coming to Welfare amenities of the workers, the M.S.R.T.C rates of wages of the operating staff was enhanced and it was linked to the production at an annual cost of 24 lakhs. Repast allowance was increased to 35 paise per day to those who attend to work at odd hours. The D.A. was enhanced twice during the year at a total cost of 50 lakhs. The Minimum Bonus of $8\frac{1}{3}$ per cent was paid to the employees at a cost of 43 lakhs. Industrial housing tenaments were commissioned at Raichur. 24 quarters at Bellary, 24 at Hubli, 48 in Bangalore and 24 in Mercara was started. The Corporation sanctioned a loan of 1.75 lakhs to the Housing Co-operative societies at Bijapur and encouraged people to get similar loans even at Hubli, Bangalore and Gulbarga.

Regarding fares, they were increased from 30 to 40 paise and it was reduced in deference to public opinion to 35 paise for the first stage in February 1973. As you know, Madam Speaker, after the Central Budget came, most of the prices in respect of spares, diesel and tyres of vehicles have gone up. At the same time the amenities and welfare expenditure for workers of the MSRTC have had to be kept at the present level, which is costing heavy sums. I think there may be a time when we have to re-think and revise our fares for buses in the State by effecting a marginal increase. The travelling will have to pay a little more for the buses which they use. Some Hon. Members have compared the working of private operators with the working of the MSRTC. There can be no such comparison, because the private operators chose only a profitable route for his purpose. The MSRTC cannot do it. It has to provide travelling convenience in the nationalised area whether a route is remunerative or not. For instance, Mr. Ramaswamy of Anekal requested me that a bus may be put to Anekal. We introduced a Bus. But it happened that nobody paid the fare and bought the ticket. We were forced to withdraw the bus. Again a representation was made to me to put the bus. We have to provide conveniences to the travelling public in the interior parts of the State whether the route is paying or not. Once you nationalise, you cannot anybody else to run his vehicle anywhere in that area. Sri Bapu Rao, the Hon. Member from Aurad said that his area needs buses. There is a tendency for the travelling public to demand conveniences all over the State. You have to consider that. Let us not view this from the political angle. We have to give relief to all people. But we cannot afford to go on losing on all fronts. If amenities have to be increased and if re-organisation the entire department is necessary, re-thinking is necessary and revising the cost of operational methods will have to be welcomed. I am one with you when you say that the MSRTC should not and need not look to the Maharashtra or Tamil Nadu for efficiency. They must look immediately below their nose and see how the private operator is running his vehicle. The MSRTC should in this respect compete with the private operator. The suggestion of Mr. T. R. Shamanna that there should be standing accommodation in buses during peak hours, I have considered. I am happy

to tell you that we have not only introduced standing accommodation in buses, but double decker buses also. We may have to withdraw the Road Train because they are very slow and not very convenient to a city like Bangalore. Wherever it is possible, we will introduce double deckers and we will increase the frequency.

It is also necessary to take up the re-routing of the entire Bangalore city area, since the routing that was done 10-15 years ago still remains. Conditions have changed. We want to study the entire thing and re-route in such a way that the floating population and the travelling public in Bangalore will get better convenience.

Sir, so much regarding the M.S.R.T.C.

I will now come to the Labour Department. First of all, I would like to make it very clear to my friend Sri M. S. Krishnan, I am not barred from holding conciliation proceedings in my Chamber. It may be held wherever convenient. I must also mention here about the efficiency with which the Labour Commissioner Mr. Siddaiah Puranik has worked. After he has assumed office, he has cleared 14 knotty problems, within a short time. In cases where it is warranted that I should interfere, that my interference is quite essential and the Labour Department desires that it should be done before me, I have never hesitated to call a joint meeting.

Regarding Mysore Machineries, it is a known fact that the Department have given permission to the Union to prosecute the management for the bonus. The Provident Fund Commissioner has taken action to collect the balance of provident fund as an arrear of land revenue and the Deputy Commissioner has also taken action. As a result of it, the management was arrested and later on released on bail. What is the case about the Mysore Machinery ? Really, he has terminated 26 workers and allowed other workers to work. The workers demand that 26 workers should taken back. The management said no. This is going on between the workers and management. I do not call it a strike or lockout—conciliation has been taken up and the matter is still under negotiation and I am not sure whether negotiation will take place in the Congress Office or

in any other place. As far as my information goes, the matter is with the Asst. Labour Commissioner and he is attending to this matter.

Sri M. S. KRISHNAN.—It has not taken place at the office of the Assistant Labour Commissioner. The Management does not come to the Assistant Labour Commissioner.

Sri AZEEZ SAIT.—We will see how best we could do in this matter. Mr. M. S. Krishnan must also know that we have our own limitations under the Act. I cannot drag him by the nose. We can only use methods of persuasion and I hope we can do something.

Sri M. S. KRISHNAN.—If only you cut off electricity, he will come round.

Sri AZEEZ SAIT.—About recognition of the H.M.T. Unions. I would like to pose one question to my colleague, whether a strike is necessary just because of recognition. He made a remark that in implementing the evaluation committee, we took a political decision. I respectfully submit to my colleague Sri M. S. Krishnan that on the evaluation committee, the members of the central workers including his own party man, Sri M. C. Narasimhan was present.

Sri M. S. KRISHNAN.—And he opposed it.

Sri AZEEZ SAIT.—This was a matter pending since 1968 and I was called upon as Chairman of the Committee to take up this matter and discuss. On the verification that was done in 1968, somebody expected that I should do something in 1972. So after much discussion, argument, counter argument, we heard both the representatives. But what I found was there was a little flaw on the part of my Department in not correctly following or doing the verification within the specified period. The entire verification and the result should be known within 30 days. Here is a case pending from 1968 up to 1972. We said status may be maintained. Any union is free to make an application for recognition. Now that I have received their application, I assure the Hon. Member that this time I am not going to appoint a departmental officer for verification purpose but I am going to appoint a retired Judge to go into this question

of verification of the two union. If the labour leaders do not play politics and work in the interest of workers, my Department will only be too happy to serve them. The tendency of most of the labourers today is to find out a short-cut with the help of the labour leaders. They do not want adjudication. The only alternative is persuasion, negotiation and effective bargaining. If they do not achieve anything by these three methods, ultimately the matter must be referred to Labour Courts or to a Tribunal which they do not do. They think that by go-slow tactics, violence, strike and such other methods they can achieve things quickly. By resorting to such methods, is it not a loss to the workers, to the nation and also to the management about which I do not both much. This happens in public sector undertakings also. Should there be no difference between the public sector and the private sector undertakings ? If anything goes away, at once they resort to go-slow tactics, strike, etc. Strike which is the last resort of the workmen has become the first resort. I therefore appeal to my friends that they should desist from advising the workmen to resort to these methods in the interest of development and growth of the country. If there be any political differences between one labour leader and another, let them be resolved in a most dignified and legal manner.

My friend Sri Sriramulu mentioned something about his visit to the Minerva Mills and stated that my visit resulted in one hour's loss of production. He also complained that I did not invite him for the function. I am in a most difficult situation today. I am the Minister for Labour and as Minister for Labour every party worker who is in the labour field is equally near and dear to me, and I do not want to make any distinction between A and B. My concern is to see that the workers' problems are solved. I had an invitation from the union of the Minerva Mills. For the first time a Debt Relief Fund was created by the Management and the workers and the workers wanted the first cheque to be released by me to the husband of a deceased worker in the Minerva Mills. I do not know what function they had arranged. I saw the full gathering of workers and the function did not take much time ; it lasted hardly for about 20-30 minutes. A cheque was presented and the workers

were immensely pleased. If there is a rivalry between the Minerva Mills Union and Sriramulu's Federation, that is not my concern. Another union in the same name has been registered. I am really surprised how such a thing could happen. If that has happened I will look into the matter. Any seven persons can form themselves into a union and get it registered. There is no deep game to dislodge any labour leader. I am not a labour-leader maker like king-maker. The workers choose those people as their leaders who deliver the goods. The Hon. Member Sri Sriramulu must disabuse his mind of any such wrong impression.

The Hon. Member Sri Abdul Khuddus Anwar said that no action was taken for holding the election of the Bhadravathi Union. After I assumed office, the Department had issued notices to all the trade unions who had not conducted elections. We have taken action against a few of the unions for not holding the elections. In this case, we have already appointed a Returning Officer. Unfortunately, the Deputy Labour Commissioner who was supposed to handle the matter recently expired. So, the Assistant Labour Commissioner at Hubli has been asked to take up the matter. He has gone to Bhadravathi and might have fixed up or fixing the calendar of events. The delay in this matter was due to the unrest in Bhadravathi.

Regarding the sugar factory we are taking action. Regarding the rules to the Gratuity Act and Contract Labour Act, the Government is framing the rules. Some procedure has to be followed and that will be followed.

We are very eager to introduce minimum wages for agricultural labourers. The minimum wage notification has been issued and the final notification is pending the decision of Industrial Minimum Advisory Board. It has met twice. It will be finalising the final notification.

There are lot of complaints about Labour Inspectors, harassment to shops and establishment workers, corruption, etc. A very good suggestion was made by an Hon. Member regarding fixation of qualification. I attach much importance to the qualification of Labour Inspectors. I will see that action is taken in that behalf.

Regarding Employment Exchanges, day in and day out complaints come. Very recently an employment exchange was started in Bhadravathi and the Hon. Member Sri Abdul Khuddus Anwar presided over the function. Even before a month has elapsed complaint about corruption has been received.

I am really unable to understand what is wrong there and who is wrong because it is not even one month it is since started. We have started Employment Exchanges in Davangere, Hospet. In Bangalore we are thinking to have one more Industrial Institute. We are searching for a good building for opening another exchange but so far it is not available. Once it becomes available I am also thinking of having a counter separately for ladies. We are also thinking of changing the system of registration of candidates by introducing computers.

Time and again it is stated that Tamilians and Keralites have been called for interviews by the Employment Exchanges. While agreeing to a little extent, we must not forget that Bangalore is a cosmopolitan city. Tamilians are predominant in several areas in Bangalore especially in Cantonment areas. If any concrete instance is brought to my notice I will certainly take action. I will not hesitate to take action.

In the Employment Exchange enquiries against 11 officers are pending and cases pending with the Vigilance Commission are 5.

Sri M. B. RAMASWAMY.—Have they been suspended ?

Sri AZEEZ SAIT.—I do not believe in suspension.

There should be prima facie case before ordering for suspension. If there is any prima facie case I can straightaway suspend and start enquiries against such persons. Supposing there is suspension and after enquiry it is proved the official is innocent then the confidence of the official machinery will get reduced in the eyes of the public. So I do not want to adopt that policy of first suspending ; wherever there is prima facie case, the official is suspended and enquiry is ordered. We get petitions and we ask the department to enquire. In that way the department is working. I do not want to simply send them away and bring them back.

ಶ್ರೀ ಕೋಣಂದೂರು ಲಿಂಗಪ್ಪ :—ಕನ್ನಡ ಓದಿ ಬರೆದು ಮಾತನಾಡುವವರು ಯಾರೇ ಆಗಿರಲಿ, ಅವರಿಗೆ ಕೆಲಸ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ನಾವು ಹೇಳುವುದು. ಉರ್ದು ಕೂಡ ರಾಜ್ಯದ ಎರಡನೆ ಭಾಷೆ, ಅದಕ್ಕೂ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಕೊಡ್ರಿ, ಉರ್ದು ಶಾಲೆಗಳಲ್ಲೂ ಕನ್ನಡ ಕಲಿಸಿ, ಹಾಗೆ ಮಾಡದೆ ವಿಫಲರಾಗಿರುವವರು ಸರಕಾರದವರು, ನಾವಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್ :—ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ತುಳು ಮಾತನಾಡುವರು, ಕನ್ನಡ ಬರುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಕಾಗೋಡು ತಿಮ್ಮಪ್ಪ :—ಮುಸ್ಲಿಮರಿಗೆ ಇದರಿಂದ ಬಾಧಕವಾಗಬಹುದು ಎಂಬ ಅನುಮಾನ ಅವರಿಗಿದೆ. ಇಂದು ಅವರಿಗೆ ಬಾಧಕವಾಗಿದ್ದರೆ ಅವರ ಮಕ್ಕಳನ್ನು ಇಂಗ್ಲಿಷ್ ಶಾಲೆಗೆ ಕಳುಹಿಸುವುದು ಸರಿಯೇ ?

ಶ್ರೀ ಅಜೀಜ್‌ಸೇಟ್ :—ಹಿಂದೆ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಇಂಗ್ಲಿಷ್ ಮೀಡಿಯಂ ಇತ್ತು, ಉರ್ದು ಭಾಷೆಗೆ ಮನ್ನಣೆಯಿತ್ತು, ವಿಶಾಲ ಕರ್ನಾಟಕವಾಗಿ ಬೊಂಬಾಯಿ, ಹೈದರಾಬಾದ್, ಮದ್ರಾಸು, ಕರ್ನಾಟಕದ. ಭಾಗಗಳು ಸೇರಿದ ಮೇಲೆ ಕನ್ನಡ ಮೀಡಿಯಂಗೆ ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯ. ಬಂದಿದೆ. ಮುಸ್ಲಿಮರು ಉರ್ದು ಜೊತೆಗೆ ಕನ್ನಡವನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಮಾತನಾಡುವರು. ಮಹಾರಾಜರ ಕಾಲದಿಂದ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಇಂಗ್ಲಿಷ್ ಮೀಡಿಯಂ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಿದೆ.

If there is any complaint we have transferred such officials from one area to another area pending enquiry. During enquiry if it is found there is a prima facie case, we keep him in suspension.

My Hon. friend Sri Thimmappa suggested that in recommending names the Kannada knowing people must be straightaway called for interview. He knows that this State has a population of 2.75 crores or 3 crores out of which nearly 13 lakhs belong to my community. Here I want to ask in how many schools Kannada is made compulsory from primary to college level ? I can talk Kannada because of my association with my friends who insisted me to speak in Kannada. It is because of them that I am able to speak Kannada. But how many Urdu knowing people know Kannada ? They have not been given Kannada education. Therefore I humbly suggest that our efforts must be to see that Kannada is made compulsory from primary level to college level.

Sri KONANDUR LINGAPPA.—Government must do that.

Sri AZEEZ SAIT.—We are doing it. Instead of doing this, if you were to suggest to eliminate a section of the people and see only Kannada knowing people should get the chance, is it fair ? Do you mean to say I am not a Kannadiga ?

ಶ್ರೀ ಕೋಣಂದೂರು ಲಿಂಗಪ್ಪ :—ಕನ್ನಡವನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ಮೈಸೂರು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಕಲಿಸಲೇಬೇಕು.

Sri AZEEZ SAIT.—Government is going to make Kannada compulsory. There is no doubt about it.

I had only English education at that time. Let us at least correct now. Let us not discard any person merely on the basis of language.

Most of the suggestions made by Hon. Members have been taken note of and I assure them that they will be seriously taken into consideration and implemented.

We have already streamlined the labour department partly. We want to streamline it on a comprehensive scale. We want to have apex societies for the beedi workers. Likewise, the amount for labour welfare fund is now being collected only from out of fines, etc. I am thinking as to see whether we could increase this fund by other ways. One such consideration before me is to have a raffle and collect money for this fund once for all.

Then with regard to labour participation in the management I am of the view that workers should have full and effective participation in the management. But this is a policy matter and it has to be dealt with properly.

We had not brought any amendments to various labour Acts in view of the fact that the centre was thinking to bring in a comprehensive Act in this regard. But since nothing has come out so far, we are considering to bring in certain amendments to the Labour Act, Trade Union Act and other Acts.

Regarding taking over of the buses of H.A.L., H.M.T. and B.E.L. there was a proposal long before. But I was told that it was turned down. But recently during an informal chat with Air Marshal Mishra I discussed this matter. I will take initiative in this matter. But at the same time I must see whether we could keep up the time-schedule of the buses and also see that no inconvenience is caused to the workers of those factories. This is also a policy matter which has got to be considered very seriously.

Sri K. SIDDAIAH : I had asked about the minimum wage.

Sri AZEEZ SAIT.—I have already stated that minimum wage notification has been issued and it is now before the Minimum Wage Advisory Board. If you want I send a copy of it to you.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್ :—ಗ್ರಾಚ್ಯುಟಿ ರೂಲ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಿದರು. ಆದರಲ್ಲಿ 21-9-1972 ರವರೆಗೆ ರೂಲ್ಸ್ ಬಾರದೆ ಇರುವುದರಿಂದ ಅಲ್ಲಿಂದ ರಿಟೈರ್ ಆದ ಎಂಪ್ಲಾಯೀಸ್‌ಗೆ ಏನೂ ಉಪಯೋಗವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ರೂಲ್ಸ್ ಮಾಡುವಾಗ ಯಾರಿಗೆ ಇದರ ಬೆನಿಫಿಟ್ ಸಿಕ್ಕಿಲ್ಲವೋ ಅಂಥವರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿ ಕೊಡುತ್ತೀರಾ ? ಎರಡನೆಯದು, ತಾವು ಲೇಬರ್ ವೆಲ್‌ಫೇರ್ ಫಂಡ್ ವಿಷಯ ಹೇಳಿದಿರಿ. ಈ ಬೋರ್ಡನ್ನು ಒಂದೂವರೆ ವರ್ಷದಿಂದ ರೀಕಾನ್‌ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಟ್ ಮಾಡಿಲ್ಲ, ಮಾಡುತ್ತೀರಾ ? ಮೂರನೆಯದು, ತಾವು ಡೆಪ್ಯೂಟಿ ಲೇಬರ್ ಕಮಿಷನರ್ ಅವರ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಸ್ಟ್ರೀಮ್‌ಲೈನ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದಿರಿ. Under the authorities of the Labour Commissioner ಪೇಮೆಂಟ್ ಆಫ್ ವೇಜಸ್ ಆಕ್ಟ್ ಮತ್ತು ಬೋನಸ್ ಆಕ್ಟ್ ಜಾರಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಯೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತೀರಾ ? ನಾಲ್ಕನೆಯದು, ನಮ್ಮ ಎಲ್ಲಾ ಆಫೀಸುಗಳು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಕಡೆ ಏನು ಇವೆ, ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ಲೇಬರ್ ಕೋರ್ಟು, ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಎಲ್ಲಿಯಾದರೂ ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಒಂದೇ ಕಡೆ ಮಾಡಿದರೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಮತ್ತು ಜನಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ಹಾಗೆ ಸೆಂಟರ್ ಆಫ್ ದಿ ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಡೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏನಾದರೂ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಾ ?

ಶ್ರೀ ಅಜೀಜ್ ಸೇಠ್ :—ರಿಟೈರ್ ಆಗಿರುವವರಿಗೆ ಏನಾದರೂ ಬೆನಿಫಿಟ್ ಕೊಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತೀರಾ ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಕೇಳಿದರು, ನಾವು ಕಾನೂನು ರೀತ್ಯಾ ಅದನ್ನು ನೋಡಿ, ಪರ್ಯಾಲೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಾದರೆ ಖಂಡಿತ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ವೆಲ್‌ಫೇರ್ ಬೋರ್ಡು ರೀಕಾನ್ಸ್‌ಟಿಟ್ಯೂಟ್ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಅದನ್ನು ನೋಡುತ್ತೇವೆ. ಮಲ್ಟಿಸ್ಟೋರೀಡ್ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಕಟ್ಟುವ ಬಗ್ಗೆ ಲೇಬರ್ ಕಮೀಷನರ್ ಮತ್ತು ಡೈರೆಕ್ಟರ್ ಆಫ್ ಎಂಪ್ಲಾಯ್‌ಮೆಂಟ್ ಎಕ್ಸ್‌ಚೇಂಜ್ ಸೇರಿ ಒಂದು ಕಾಂಪ್ರೆಹೆನ್ಸೀವ್ ಪ್ಲಾನ್ ಅನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಮಲ್ಟಿ ಸ್ಟೋರೀಡ್ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಕಟ್ಟಿ ಅದರಲ್ಲಿ ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ಲೇಬರ್ ಕೋರ್ಟ್, ಇತ್ಯಾದಿ ಕೋರ್ಟುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿ ಪರ್ಮನೆಂಟ್ ಸೇಫ್ಟಿ ಮೆಷರ್ಸ್ ಮಾಡಿ, ಒಂದು ಕಮಿಟಿ ರೂಮು, ಲೈಬ್ರರಿ ಇಂಥಾದ್ದು ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಆಶೆ ಇದೆ, ಬಹುಶಃ ಈ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಏನಾದರೂ ಕೆಲಸ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಬಹುದು. ಇದೇ ರೀತಿ ಈಗ ಇರುವ ಆಫೀಸುಗಳ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್‌ಗಳು ನಾನಾ ಕಡೆ ಬೈಫರ್ಕೇಟ್ ಆಗಿವೆ, ಇವುಗಳೆಲ್ಲಾ ಒಂದೇ ಕಡೆ ಇರುವಂತೆ ಮಾಡಲು ಸೆಂಟರ್ ಆಫ್ ದಿ ಸಿಟಿನಲ್ಲಿ ಜಾಗ ಸಿಕ್ಕುವುದು ಕಷ್ಟ.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣ :—ಈಗ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಇರುವ ಆರ್. ಟಿ. ಓ. ಆಫೀಸ್ ಒಂದು ತರಹ ಡಂಜನ್ ಆದಂತಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಜನಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರಿಯಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಎರಡನೆಯದು, ಬ್ಯಾಂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ದುಡ್ಡು ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು, ಮತ್ತು ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಇಂಪ್ರೂವ್ ಮಾಡಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಅಜೀಜ್ ಸೇಠ್:—ನಾನು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನನ್ನ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಈಗ ಆರ್. ಟಿ. ಓ. ಆಫೀಸನ್ನು ನಾಲ್ಕು ಜೋನಲ್ ಆಫೀಸನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಸೂಚನೆ ಬಂದಿದೆ. ಅದನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಬಹುಶಃ ಅದೇ ರೀತಿ ಮಾಡಬಹುದು. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, ಬ್ಯಾಂಕ್‌ನಲ್ಲಿ ದುಡ್ಡು ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ರಿಸರ್ವ್ ಬ್ಯಾಂಕ್‌ನವರು ಅವಕಾಶ

ಕೊಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ನಾವು ಬ್ಯಾಂಕ್ ಡ್ರಾಫ್ಟ್ ಮತ್ತ ಪೋಸ್ಟಲ್ ಆರ್ಡರ್ ಪ್ರಕಾರ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಬಹುದು ಎಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಮತ್ತು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಾಗಲೇ ನಾವು ಸ್ಟಾಂಡಿಂಗ್ ಬಸ್‌ಸ್ ಅನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಪಬ್ಲಿಕ್ ನಿಂದ ಒಳ್ಳೆಯ ಅಪ್ರಿಸಿಯೇಷನ್ ಬಂದಿದೆ. ಈಗ ಇರುವ ರೋಡ್ ಟ್ರೇನ್ಸ್‌ಅನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಿ ಡಬ್ಬಲ್ ಡಕ್ಕರ್ ಮತ್ತು ಸ್ಟಾಂಡಿಂಗ್ ಬಸ್‌ಸ್‌ಅನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು ಎಂದು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಶ್ರೀರಾಮುಲು :—ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ನಾನು ಕೆಲವು ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೆ. ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಮೂವತ್ತು ದಿವಸ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿಸಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಕೆಲಸವನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು ಮತ್ತು ಉತ್ಪತ್ತಿಯನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ಅವರು ಏನೂ ಉತ್ತರ ಹೇಳಲಿಲ್ಲ. ಹಾಗೆಯೇ ಈವ್‌ನಿಂಗ್ ಕ್ಲಾಸ್ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಈ ಬೇಡಿಕೆಯಲ್ಲಿ 65 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೇಳಿದ್ದಾರೆ. 35,000 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಸ್ಪೆಷಲ್ ಎಂಪ್ಲಾಯ್‌ಮೆಂಟಿಗೋಸ್ಕರ ಹೀಗೆ 17 ಅಂಶಗಳಿಗೆ 1 ಕೋಟಿ 96 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಒಂದು ಸ್ಟೇಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಅನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ, ಅದರ ಬಗ್ಗೆಯೂ ತಾವು ಏನೂ ಹೇಳಲಿಲ್ಲ.

ಹಾಗೆಯೇ 3ನೆಯದು ಸಾವಿರಾರು ಜನ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಬಂದಿದ್ದರು ಮೀಟಿಂಗ್ 20 ನಿಮಿಷ, 30 ನಿಮಿಷ ಆಯಿತು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ನಿಜವಾಗಿ ನೀವು ಹೋದಾಗ ಸಾವಿರಾರು ಜನ ಬರಬೇಕಾದ್ದರೆ ಗೇಟಿಗೆ ಬೀಗ ಹಾಕಿಸಿ ಆ ಮೀಟಿಂಗ್ ಮಾಡಬೇಕ್ಕಾದ ಅಗತ್ಯ ಏನು ಇತ್ತು ? ಹಾಗೆ ಸೂರ್ಯೋದಯ ಮಿಲ್ ಕೆಲಸಗಾರರ ಹಿಂದೆ ಲೀಡರ್ ಹೋಗಬಾರದು ಕೆಲಸಗಾರರ ಹಿಂದೆ ಲೀಡರ್ ಬರಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದಿರಿ. 4 ನೆಯದಾಗಿ ತಾವು ತಪ್ಪು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬಾರದು, ತಮ್ಮ ಜೊತೆಗೆ ಮುಸ್ಲೀಮರು ಬೇಕೇ ? ರಾಜಕೀಯ ಬೇಕೇ ? ಅವರನ್ನು ಕರೆಸಿ ನಾನು ಇರುವವರೆಗೆ ನಿಮಗೆ ಏನು ಹೆದರಿಕೆ ಎಂದು ಧೈರ್ಯ ಹೇಳಬೇಕೇ ? ಆದರೆ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ 13 ನೇ ತಾರೀಖು ಬಂದಾಗ ಅದೇ ಕೆಲಸಗಾರರು ನನ್ನ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಬಂದಾಗ ಅವರನ್ನು ಗುಂಡಾಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಮಾಲೀಕರು ಹೊಡೆಸಿ ಅವರನ್ನು ಹೆದರಿಸಿ ತಾವು ಸಹಾಯ ಮಾಡಿ, ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅಸೋಸಿಯೇಷನ್ ರಿಜಿಸ್ಟರ್ ಆಗಿರುವುದು.

ಶ್ರೀ ಅಜೀಜ್‌ಸೇಠ್ :—ಶ್ರೀಮಾನ್ ಶ್ರೀರಾಮುಲುರವರು ನನಗೆ ಸಾಯಂಕಾಲದ ಕ್ಲಾಸಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಉತ್ತರ ಕೊಟಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು ತಪ್ಪಾಯಿತು. Evening classes scheme is in operation in Bangalore and Bhadravati. Earlier the scheme was implemented at Gulbarga, Hubli and Mangalore, But the response was poor. However in cities of Bangalore and Bhadravati, it is continued. ಇನ್ನು ಮಿನರ್ವಮಿಲ್ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಬೀಗ ಹಾಕಿ ಕೆಲಸಗಾರರನ್ನು ಒಂದು ಕಡೆ ಕರೆಸಿ ಭಾಷಣ ಮಾಡಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು ಆ ರೀತಿ ನಡೆದಿಲ್ಲ. ಮೂರನೆಯದು ಸೂರ್ಯೋದಯ ಮಿಲ್‌ನಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಜನಾಂಗದ ಕೆಲಸಗಾರರು ಇರುವುದರಿಂದ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಹೇಳಿಸಿ, ಅವರಿಗೆ ಹೊಡೆಸಿ, ಬಡೆಸಿ ನಾಯಕರನ್ನು ಕಿತ್ತು ಹಾಕುವುದರಲ್ಲಿ ನಾನು ಪಾಲುಗಾರನಾಗಿದ್ದೇನೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅದು ಸತ್ಯಕ್ಕೆ ದೂರ. ನಾನು ಅಂಥ ತಪ್ಪು ದಾರಿಗೆ ಎಳೆಯುವಂಥ ಮನುಷ್ಯ ನಲ್ಲ. ಯಾರಾದರೂ ಸಂಘ ರಿಜಿಸ್ಟರ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬರಬಹುದು ಇವತ್ತು ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯ ದಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ನನಗೆ ನಾಚಿಕೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಇವತ್ತು ಕೆಲವು ಕಡೆ ನಾಯಕರು ಇದ್ದಾರೆ ಜನರಲ್ ಬಾಡಿ ಅಲ್ಲಿ ಮೀಟಿಂಗ್ ಆಗಿಲ್ಲ, ಎಗ್ಜಿಕ್ಯೂಟಿವ್ ಕಮಿಟಿ ಇಲ್ಲ, ಟ್ರೆಷರರ್ ಇಲ್ಲ, ಆ ರೀತಿ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬಂದಿರುವುದನ್ನು ನಾವು ನೋಡುತ್ತೇವೆ. ಸೆಂಟ್ರಲ್

ಆರ್ಗನೈಜೇಷನ್, ಸ್ಟೇಟ್ ಆರ್ಗನೈಜೇಷನ್‌ಗೆ ಆಫಿಲಿಯೇಷನ್ ಇಲ್ಲದೆ ಯೂನಿಟಿ ಇಟ್ಟು ಕೊಂಡು ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಬಂದಿರುವುದನ್ನೂ ನೋಡುತ್ತೇವೆ. ನಾನು ಕಳಕಳಿಯಿಂದ ಬೇಡಿ ಕೊಳ್ಳುವುದು, ಯಾರೇ ಇರಲಿ, ಐ.ಎನ್.ಟಿ.ಯು.ಸಿ ಇರಲಿ ಕಮ್ಯುನಿಸ್ಟ್ ಪಕ್ಷ ಇರಲಿ, ಕಾಂಗ್ರೆಸ್‌ಪಾರ್ಟಿ ಇರಲಿ ಇಂಡಿಪೆಂಡೆಂಟ್ ಇರಲಿ ದಯಮಾಡಿ ಅವರು ಕಾರ್ಮಿಕರ ಹಿತಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬರಲಿ, ಅವರಿಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಗಳಿಸಲು ಕೆಲಸಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬರಲಿ ಆ ಮೊಲಕ ಕೆಲಸಗಾರರಿಗೆ ಕೀರ್ತಿ ಬರಲಿ, ಕೆಲಸಗಾರರಿಗೆ ಒಳ್ಳೆಯದು ಆಗಲಿ ಎಂದು ಹಾರೈಸುತ್ತೇನೆ. ನಾನು ಮಿನಿಸ್ಟರ್ ಇರಬಹುದು ಎಂ.ಎಲ್.ಎ ಇರಬಹುದು, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಕೆಲಸಗಾರರ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಬಹುದು. ಯಾತಕೋಸ್ಕರ ಗುಂಪುಗಾರಿಕೆ ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡು ಬರಬೇಕು ? ನನಗೆ ಯಾವ ಇಂಟರೆಸ್ಟ್ ಇಲ್ಲ, ಶ್ರೀರಾಮುಲು ಅವರೇ ಬರಲಿ, ಕೃಷ್ಣನ್ ಅವರೇ ಬರಲಿ, ಇನ್ನು ಯಾರೇ ಬಂದರೂ ಅಷ್ಟೇ.

ಶ್ರೀ ವಾಟಾಳ್ ನಾಗರಾಜ್ :—ವೈರಾಗ್ಯ ಇಷ್ಟು ಬೇಗ ಬಂತೇ ?

ಶ್ರೀ ಅಜೀಜ್ ಸೇಠ್ :—I never hesitate to call a spade a spade. ಶ್ರೀಮಂತನೂ ಒಂದೇ ಬಡವನೂ ಒಂದೇ.

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಬಿ. ರಾಮಸ್ವಾಮಿ :—ಬನ್ನೇರು ಘಟ್ಟದ ಹತ್ತಿರ ಒಂದು ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ಟ್ರೇನಿಂಗ್ ಇನ್‌ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಟ್ ಇದೆ ಅಲ್ಲಿ ವರ್ಷೇ ವರ್ಷೇ ಅನೇಕ ಟ್ರೈನೀಸ್ ಪಾಸ್ ಮಾಡಿ ಕೊಂಡು ಬೀದಿಯಲ್ಲಿ ಭಿಕಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ನಾನು ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಇಷ್ಟೇ. ಅವರಿಗೆ ಪಾಸ್ ಆದ ತಕ್ಷಣ ಫಸ್ಟ್ ಪ್ರಿಫರೆನ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟು ಎಂ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ ಯಲ್ಲಿ ಯೋಗ್ಯ ಕೆಲಸ ಕೊಡಿಸಿಕೊಡಬೇಕು. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಐ.ಟಿ.ಐ. ನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಟ್ರೈನಿಂಗ್ ಇನ್ಸ್ಟ್ರಕ್ಟರ್ಸ್ ಎಷ್ಟೆಷ್ಟೋ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಅಲ್ಲಿಯೇ ಇದ್ದಾರೆ, ಅವರು ಅಲ್ಲಿಯೇ ಬೇರು ಬಿಟ್ಟು ಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಸರಿಯಾಗಿ ಪಾಠಪ್ರವಚನ ನಡೆಸದೇ ರಾಜಕೀಯದಲ್ಲಿ ಇದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಕೇಡರ್ ಮತ್ತು ರೆಕ್ರೂಟ್‌ಮೆಂಟ್ ರೂಲ್ಸ್ ಸರಿಯಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ನಡೆದಿಲ್ಲ. ಆದಷ್ಟು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಯೋಗ್ಯರು ದಕ್ಷರೂ ಯಾರು ಇದ್ದಾರೆ ಅವರಿಗೆ ಪ್ರಮೋಷನ್ ಕೊಡಬೇಕು ಇದರ ಕಡೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ನಿಗಾ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಮುಖಾಂತರ ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಅಜೀಜ್ ಸೇಠ್ :—ಐ.ಟಿ.ಐ. ನಲ್ಲಿ ಯಾರು ಇದ್ದಾರೆ ಯಾವ ಜಾತಿಯವರು ಇದ್ದಾರೆ ಎಂದು ನೋಡಿದರೆ ಪ್ರಯೋಜನ ಆಗಲಿಕ್ಕೆ ಇಲ್ಲ, ಯಾವ ಒಂದು ತೀರ್ಮಾನಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ ಅವರು ರಿಟೈರ್ ಆಗುವವರೆಗೆ ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ಯಾವ ಜಾತಿಯವರೇ ಇದ್ದರೂ ಕೂಡ ಮನೆಗೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಆದುದರಿಂದ ಅದನ್ನು ನೋಡುವುದಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಸ್ಪೆಸಿಫಿಕ್ ಕಂಪ್ಲೆಂಟ್ ಕೊಟ್ಟರೆ ನೋಡುತ್ತೇವೆ. ಅಲ್ಲಿ 14 ವರ್ಷದಿಂದ ಇನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಟರ್ಸ್ ಒಂದೇ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ಇದ್ದಾರೆ. ಎಂಪ್ಲಾಯಿಮೆಂಟ್ ಎಕ್ಸ್‌ಚೇಂಜಿನಲ್ಲಿ ಎಂಪ್ಲಾಯ್‌ಮೆಂಟ್ ಟ್ರೈನಿಂಗ್‌ನಲ್ಲಿ 14 ವರ್ಷದಿಂದ ಇರುವ ಸಂದರ್ಭಗಳು ಇವೆ. 5 ವರ್ಷಗಳಿಗಿಂತ ಜಾಸ್ತಿ ಯಾರು ಒಂದೇಕಡೆ ಇದ್ದಾರೋ ಅವರನ್ನು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ದಯಮಾಡಿ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ ಆಗುವ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಹಿಂಸೆ ಕೊಡದಿದ್ದರೆ ನಾವು ಇದನ್ನು ಇಂಪ್ಲಿಮೆಂಟ್ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕಾಗೋಡು ತಿಮ್ಮಪ್ಪ:—ಸ್ವಾಮಿ ತಮಿಳು ನಾಡಿಗೆ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಕೊಟ್ಟು ಅವರಿಂದ ಟೈರನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಒಪ್ಪಂದವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಆ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಯೇ ? ತಾವು ಅಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಬಂದಮೇಲೆ ಎಂ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಬೆಡ್‌ಫೋರ್ಡ್ ಮತ್ತು ಡಾಡ್ಜ್ ಚಾಸಿಸ್ ಮತ್ತು ಲಾರಿಗಳನ್ನು

ಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ ? ಸ್ಟಾಕು ಎಷ್ಟು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಖರ್ಚು ಆಗದೇ ಇರುವಾಗ ಈ ಎರಡು ವರ್ಷದ ಚಾಸ್ಸಿಗಳನ್ನು ಕೊಂಡು ಎಂ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ ಗೆ ಲುಕ್ಸಾನು ಪಡಿಸಿದ್ದೀರಿ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಬಸ್ ಫೇರ್ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಈಗಾಗಲೇ ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಬಸ್ ಫೇರ್ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡತಕ್ಕ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸ್‌ನವರು ತಮಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ದರದಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮವಾದ ಸೇವೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಅವರಿಗಿಂತ ಉತ್ತಮ ಸೇವೆ ನಿಮಗೆ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಖಾಸಗಿಯವರು ಕೊಡುವ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ನಿಮಗೆ ಕೊಡಲು ಆಗದೇ ಇರುವಾಗ ನಿಮಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ದರ ಏರತಕ್ಕ ಅನಿವಾರ್ಯ ಏನು ಇದೆ ? ಖಾಸಗಿಯವರು ತಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೇಗೆ ಪೈಪೋಟಿಯಿಂದ ವ್ಯವಹಾರ ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಅಜೀಜ್‌ಸೇಠ್ :—ನಾನು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಮಿನಿಸ್ಟರ್ ಮದ್ರಾಸ್ ಹೋಗಿ ಟೈರ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಗೆ ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿ ಕೊಂಡು ಬಂದೆ ಎಂದು ಕೇಳಿದರು, ಕಾಗೋಡು ತಿಮ್ಮಪ್ಪನವರು ಲಾ ಗ್ರಾಜ್ಯುಏಟ್ ಮತ್ತು ಅಡ್ವೊಕೇಟ್ ಆಗಿದ್ದಾರೆ ಅವರು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಯಾವುದೇ ಒಪ್ಪಂದ ಇಲ್ಲದೇ ಕನ್‌ಸರ್ನೆಡ್ ಮಿನಿಸ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಚೀಫ್ ಮಿನಿಸ್ಟರ್ ಜೊತೆಗೆ ಮಾತನಾಡದೇ ಮದ್ರಾಸ್‌ಗೆ ಹೋಗಿ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಅದು ನನ್ನ ಸ್ವಂತ ಸ್ವತ್ತೇ ? ನಾನು ಇನ್‌ಷಿಯೇಟಿವ್ ತೆಗೆದು ಕೊಂಡಿದ್ದು ಮದ್ರಾಸಿನ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಮಿನಿಸ್ಟರ್‌ರವರ ಜೊತೆಗೆ ಮಾತನಾಡಿ ಟೈರ್ ತೊಂದರೆ ಇದೆ ಅದನ್ನು ಪರಿಹರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಏನು ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದೆ ಎಂದು ಕೇಳಿದಾಗ ನಮಗೂ ತೊಂದರೆ ಇದೆ ಟೈರ್ ಕಂಪನಿ ನಮ್ಮ ಸ್ಟೇಟ್‌ನಲ್ಲಿರುವುದರಿಂದ, ನಿಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಪವರ್ ಕೊಡಿಸಿಕೊಟ್ಟರೆ ನೀವು ನಾವು ಕೂತುಕೊಂಡು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡೋಣ ಎಂದು ಹೇಳಿದ ಮೇಲೆ ಚೀಫ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಿಸಿಟಿ ಚೇರ್ಮನ್, ಎಂ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ ಚೇರ್ಮನ್ ಹೋಂ ಸೆಕ್ರಟರಿ ಮತ್ತು ಚೀಫ್ ಮಿನಿಸ್ಟರ್‌ರವರು ಮಾತನಾಡಿ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮಿನಿಸ್ಟರ್ ಪಿ.ಡಬ್ಯ್ಲು.ಡಿ. ಒಪ್ಪಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ರೇಟ್ ನಿಗದಿಮಾಡಿ ಟೈರ್ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಚೀಫ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಆ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್‌ಗೆ ಸಹಿಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇಷ್ಟು ವಿಷಯ.

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್:—ನಮಗೆ 60 ಪರ್‌ಸೆಂಟ್ ಟೈರು ಬರುತ್ತದೆ. ಮದ್ರಾಸ್‌ನವರಿಗೆ 40 ಪರ್‌ಸೆಂಟ್ ಟೈರು ಬರುತ್ತದೆ.

Sri AZEEZ SAIT.—We are bargaining on a State to State basis. We are not bargaining with outside nation.

We are bargaining with a neighbouring State *viz.*, the Tamil Nadu Government which is not outside our country. We are going to get 60 percent of the production of tyres and the Tamil Nadu Government is sharing 40% of production. This is a special deal for supply of 10,000 tyres. The Dunlop Tyre Company of Madras has agreed to supply us 1,100 tyres for our vehicles and we hope to get something more than this number. In this transaction we are not going to lose anything. We have not agreed to supply the power free. Whatever quantity of power we supply to them, we are going to get the last pie. Therefore there is nothing to be worried on this count. My

Department has considered all the aspect of the case and entered into a deal with the Madras Government for supply of power. ಈ ಪ್ರಶ್ನೆ ಬಂದಂಥ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಚಾಸೀಸ್ ಹಾಕಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಈಗ ಚಾಸಿಸ್ ಕಾಟ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದ್ದು ನಿಜ. ನನ್ನ ಛೇಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಛೇರ್ಮನ್ ಮತ್ತು ವೈಸ್‌ಛೇರ್ಮನ್ ಅವರೊಂದಿಗೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದ್ದೂ ನಿಜ. ಮೊದಲು ಚೀಫ್ ಮಿನಿಸ್ಟರ್ ಛೇಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆ ಆದದ್ದೂ ನಿಜ.

ಅನಂತರ The Board has decided to purchase Bedford and Dodge. ಬೆಡ್‌ಫೋರ್ಡ್ ಮತ್ತು ಡಾಡ್ಜ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದೂ ನಿಜ.

Sri KAGODU THIMMAPPA.—May I know the make of the Chassis which you have bought during your regime ?

Sri AZEEZ SAIT.—During 1972-73 we have bought chassis of the following make :—

(1) Leel and Comet	...	131
(2) Dodge	...	323
(3) Bedford	...	21
(4) Leel and Tractor with double decker	...	10
(5) Dodge Double decker	...	20
Total	...	510

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಶ್ರೀರಾಮಲು:—ಸ್ವಾಮಿ, 30 ದಿವಸ ಕೆಲಸ ನಡೆಸಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳಿದ್ದಕ್ಕೆ ಏನು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ ?

ಶ್ರೀ ಅಜೀಜ್ ಸೇಟ್:—30 ದಿವಸ ಕೆಲಸ ನಡೆಸುವ ಬಗ್ಗೆ ನನ್ನ ಅಭ್ಯಂತರವಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಅವರು ರ್ಯಾಷನಲೈಸೇಷನ್‌ಗೆ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

Madam SPEAKER.—The question is :

'That the respective sums not exceeding the amount shown against Demand Nos. 4 and 26 inclusive of the sum granted 'on account' be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year ending 31st March 1974."